N



Locomotoras Clase N (2-6-0)

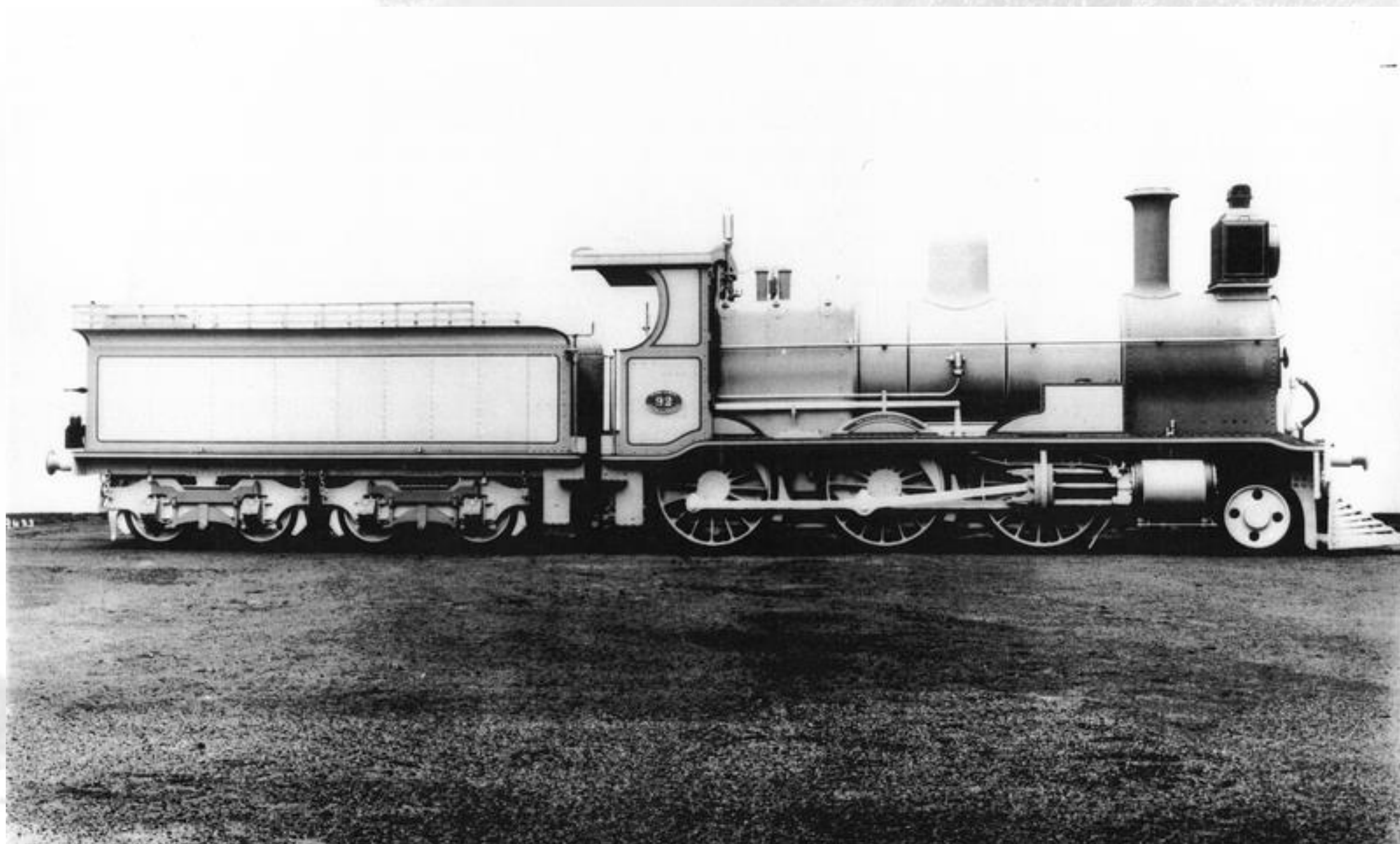
Beyer Peacock & Co., *Gorton Foundry, Manchester.* (1906 - 1907)

Introducción:

El parque de tracción a vapor del ferrocarril uruguayo fue muy variado en tiempos de las compañías inglesas, siendo los orígenes de las locomotoras en unas tres cuartas parte de procedencia británica; las hubo de muy diferentes tipos, e incluso algunas estaban agrupadas por Clases, respondiendo a órdenes internos de las compañías.

Tal es así que en algunas compañías como era el caso de la mas grande de ellas, se llegó a agrupar a las diferentes maquinas en clases que comprendían una letra del abecedario, llegando a existir casi que un tipo de locomotoras para cada una de las 26 letras del alfabeto (de la Clase A, a la Clase Z) pudiendo contarse solo en dicha empresa un parque de casi 200 locomotoras a lo largo de su historia, sin contar a las locomotoras de empresas de ferrocarriles mas pequeñas, que existieron también en Uruguay.

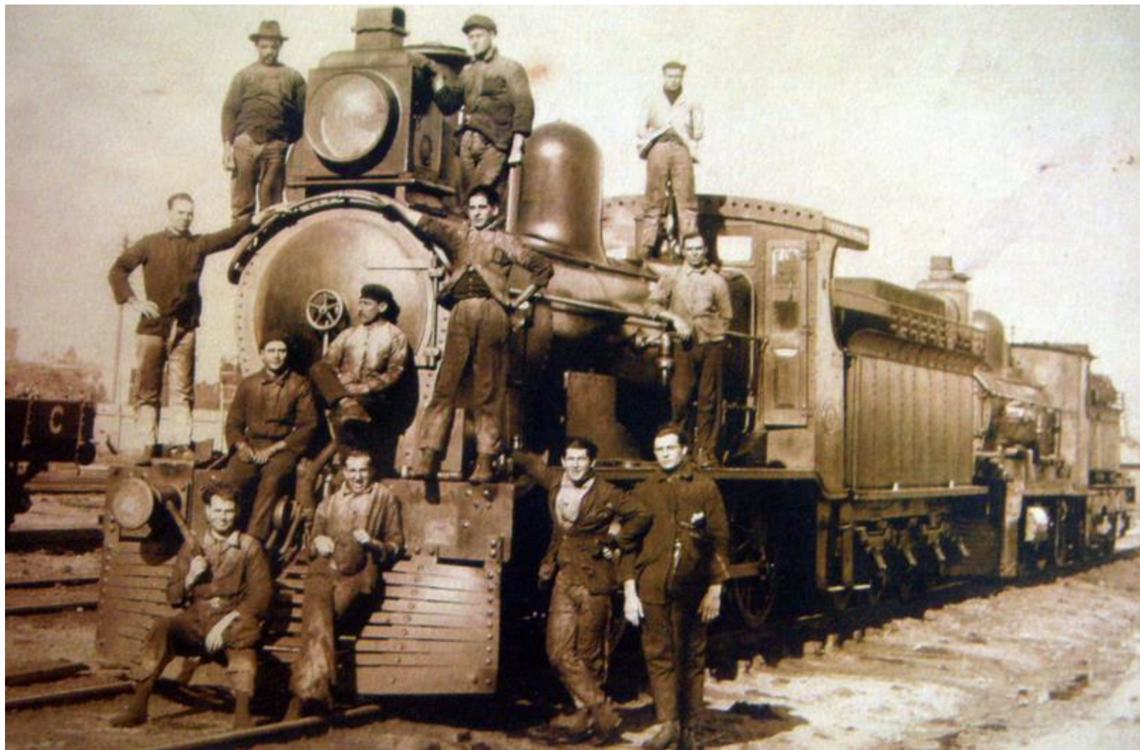
Generalmente se recuerda a las locomotoras a vapor por su tamaño inmenso, como así también por el estruendo de su operatividad, pero a lo largo de la historia en Uruguay, fueron sobreviviendo a ser radiadas y desguazadas, las locomotoras a vapor de tamaño mediano y chico, siendo retiradas del servicio primeramente las mas grandes en general a pesar de ser muchas de ellas las mas modernas.



Fotografía de Fabrica de la locomotora Clase N Nº92 (Archivo Beyer Peacock)

Las 2-6-0

Los requisitos y necesidades que debe de cumplir la potencia de una locomotora pueden ser variados, dependiendo de el uso para el cual se pretende utilizar a la maquina. Exceptuando las locomotoras de maniobras donde es posible que algunas puedan ser utilizadas para correr algunos trenes livianos en línea principal, generalmente las vaporeras estaban divididas en dos subgrupos que eran maquinas para trenes de pasajeros y maquinas para trenes de carga, algo que en Uruguay si bien existió, era común que maquinas pensadas para determinada función, terminaran bajo determinadas circunstancias realizando tareas poco comunes ya que se las consideraba a grandes rasgos, maquinas "mixtas". Es evidente que en un ferrocarril de pequeña escala como el uruguayo, la diferencia de tamaños en las locomotoras no era tampoco tan importante como para destinar maquinas a determinada tarea únicamente.



Locomotora Clase N Nº106 y Clase G (19,20 o 21) en Peñarol convertida en 1925 a Petróleo. (Archivo Jeremías Óleo)

Las locomotoras pensadas para trenes de carga, estaban diseñadas como maquinas capaces de arrastrar trenes de pesados, debían ser maquinas que pudieran desarrollar una fuerza de tracción poderosa a velocidades relativamente bajas, que nunca superaban los 60 km/h.

Tomando en cuenta que la capacidad de tracción dependía principalmente del peso que se lleva sobre las ruedas motrices, las locomotoras para carga que cumplieran con estas características serian la mayor parte de su peso sobre los ejes motrices a pesar de que les era necesario un eje portante (Pony) en el frente, bajo la caja de humos debajo del bastidor a modo de guiar a la locomotora por la vía y soportar parte del peso de la maquina a modo de distribuir mejor su peso y causar menos recarga sobre los rieles y en Uruguay, esto se identificaba directamente con las locomotoras Clase S, R y luego también T (antiguas maquinas 2-6-0 Clase New F reconvertidas luego), que tenían un rodado 2-8-0.

A pesar de ser destinadas las 2-8-0 en Uruguay, a trenes de carga principalmente, no fueron exentas de remolcar en infinidad de casos, trenes de pasajeros pesados, compuestos principalmente por los trenes regulares a Rivera, Melo, Mercedes entre otros destinos, como así también las conocidas "Excursiones Fono-Eléctricas" pero el inconveniente que presentaban estas colosales maquinas era justamente el de su gran peso, no siendo posible para ellas circular en gran parte de la red uruguaya donde las vías eran precarias y no soportaban locomotoras tan grandes como era el caso de las S, las demás maquinas no tenían problemas de peso en las líneas del Ferrocarril Central al menos.

Por otro lado, el servicio de trenes de pasajeros el cual nunca fue muy valorizado por las compañías inglesas dado que el interés era la carga, entonces los trenes de pasajeros que eran relativamente pocos en comparación, eran generalmente realizados por maquinas de tamaño medio, que pudieran estar capacitadas para alcanzar mas velocidad que las maquinas cargueras, ya que para trenes de pasajeros, generalmente eran maquinas con calderas de mucha capacidad, con hogares grandes y una importante superficie de calefacción para asegurar la producción de vapor en abundancia.

Eran maquinas mixtas, y sus ruedas no eran de gran diámetro pero si mas grandes que las ruedas de las locomotoras Clase R (2-8-0) a pesar de ser estas mucho mas grandes de tamaño y potencia. Llevaban también un eje portante adelante y sus ejes motrices eran generalmente dos o tres, conociéndolas como 2-6-0 o *"mogul"* a pesar de que este nombre nunca fue muy popular en Uruguay.



La máquina Nº105 en Peñarol posa para esta foto, sin embargo, si bien es una fotografía de sus primeros años, se aprecia que ya estaba convertida a petróleo. (Archivo Alfredo Giacobbe)

Las locomotoras tipo 2-6-0 hicieron tempranamente su aparición en Uruguay, siendo las primeras de ellas, 3 locomotoras con cilindros de expansión simple,

construidas por *Beyer Peacock & Co.* en 1881 para el Central Uruguay Railway (CUR). Tenían ruedas motrices de 4'-6" y fueron numeradas como Nº19, 20 y 21 agrupándolas en la Clase G1, desde ese entonces, el parque de este tipo de locomotoras 2-6-0 se fue incrementando de forma impotente hasta alcanzar el año 1900 con 36 maquinas de este tipo solo tomando en cuenta el parque del Central Uruguay Railway. Sorprende más el hecho que se llegó a tal punto en lo que fue toda la historia de la tracción a vapor en Uruguay, en el cual el 42% del parque tractivo a vapor estaba compuesto por locomotoras 2-6-0 y esto hace gala del excelente desempeño que este tipo de maquinas brindaba, conjugando su bajo peso y fuerza de arrastre con la posibilidad de circular por absolutamente todas las vías de la red sin ninguna clase de restricción, y si una locomotora 2-6-0 no era suficiente para remolcar un tren, simplemente se colocaban dos máquinas 2-6-0 a remolcar el convoy.



En la entrada de los talleres Peñarol, la maquina N No 94 posa para esta fotografía oficial del CUR, posiblemente luego de una reparación. (Archivo CUR)

Las Clase N

Talvez las 2-6-0 fueran ya comunes en Uruguay para principios del siglo XX, pero fue durante la primera década del mismo en el cual se incluyeron en el parque una serie de locomotoras, que en el pasar de los años serian las mas longevas con las que contaron los ferrocarriles uruguayos.

En 1906, y ante la demanda de locomotoras livianas para servicios rápidos fueron compradas a la "suministradora oficial" de el Central Uruguay Railway, la empresa británica Beyer Peacock, 6 locomotoras muy modernas rodado 2-6-0 pensadas para remolcar trenes de carga y de pasajeros indistintamente, se las llamaría Clase N numerándolas desde Nº88 a Nº93 y marcarían un hito en los ferrocarriles uruguayos dado su excelente desempeño, el cual si bien era similar a las anteriormente llegadas Clase L, las N eran mas modernas aunque tampoco innovaban demasiado en

comparación con las anteriores 2-6-0 que ya existían en Uruguay.

Para 1906 fueron enviadas desde Inglaterra las 6 locomotoras 2-6-0 las que a pesar de que eran de características similares a las Clase L, estas nuevas máquinas eran más grandes que las Clase L, tenían cilindros de mayor tamaño más potencia, y mejoras varias respecto a las anteriores.

Se trataba de un pedido dividido en dos partes, el primero de 6 ejemplares correspondientes a la Orden de Compra Nº9423 del Central Uruguay Railway a la Beyer Peacock pero no solo comprendía estas 6 nuevas maquinas que ya venían de fabrica numeradas ente los Nº88 hasta Nº93, sino que además, al año siguiente en 1907 tenían que llegar en total otras 15 locomotoras de iguales características, de las cuales, 5 de las futuras 15, serian para uso exclusivo de la Central Uruguay Eastern Extention Railway, o sea, la Empresa Satélite de la Extensión Este del Central Uruguay Railway o mejor conocida como "La línea a Melo".

Los números de fábrica de las locomotoras construidas en 1906, según su numeración fueron:

Nº88 – 4746
Nº89 – 4747
Nº90 – 4748
Nº91 – 4749
Nº92 – 4750
Nº93 – 4751



Una N en estado casi original, se detiene en Colón al llegar con un tren de pasajeros, ya se nota la pérdida de su farol de carburo. (Archivo Marcelo Benoit)

Un año luego de la llegada de las primeras nuevas 6 locomotoras, llegan entonces las 15 máquinas faltantes, correspondientes a la orden de fábrica Nº9568
Los números de fábrica de las locomotoras construidas en 1907, según su numeración fueron:

Nº94 – 4941 (Construida para el CUEER)
Nº95 – 4942 (Construida para el CUEER)
Nº96 – 4943 (Construida para el CUEER)
Nº97 – 4944 (Construida para el CUEER)
Nº98 – 4945 (Construida para el CUEER)
Nº99 – 4946
Nº100 – 4947
Nº101 – 4948
Nº102 – 4949
Nº103 – 4950
Nº104 – 4951
Nº105 – 4952
Nº106 – 4953
Nº107 – 4954
Nº108 – 4955



Aquí se aprecia una imagen de la Ns No 99, detenida con un tren cargado de cosechadoras, en la estación Tarariras, en la línea a Colonia. (Archivo Víctor Acosta)

Vale aclarar que las ultimas 15 Clase N, no llegaron solas, junto con ellas fueron fabricadas otras 3 locomotoras para el Ferrocarril Central, las cuales respondían al orden de fábrica Nº9581; pero estas otras 3 locomotoras poco tenían que ver con las livianas y flexibles Clase N, sino que se trataba de 3 máquinas bastante más grandes, pesadas y

potentes, las que llevarían números correlativos a la última Clase N numerada, ocupando entonces los números Nº109, 110 y 111.

Estas 3 bestias con rodado 2-8-0 integrarían una nueva clase conocida en el Central como Clase R, sus números de fábrica eran los siguientes a la última Clase N, o sea la 108 que era la Nº4955, quedando la primera de las R, la Nº109 con el número de fábrica 4956, lo que da a entender que se fabricaron de forma correlativa a las N de la segunda tanda; es posible entonces pensar que llegaran junto con las ultimas Clase N en el mismo barco que las trajo al Uruguay a las primeras.

Las maquinas venían desarmadas en el barco, y se las ensamblaba en Uruguay por lo que la puesta en servicio era lenta y podía demorar bastante. Arribaron posiblemente las primeras en 1907 y en 1908 las de la segunda tanda. El tipo de locomotoras clase N, por su bajo peso por eje y tamaño mediano, eran utilizadas para correr trenes de pasajeros, carga o mixtos (carga y pasajeros), las N eran maquinas muy ágiles y veloces, por lo que comúnmente fueron asignadas a remolcar trenes de pasajeros de larga distancia, por ejemplo, el tren diurno a Rivera, pero también fueron asignadas a trenes lecheros, ya que estos debían ser rápidos y no demorarse. En resumen, la flexibilidad que brindaban estas maquinas, las hacia aptas para cumplir cualquier tipo de trabajo, siempre que su fuerza tractiva se lo permitiese.



La N 100 detenida, aun totalmente original, en la Remesa de Paso de los Toros (Archivo Foro Grandes Deportistas de Paso de los Toros)

Estas maquinas de fabrica venían preparadas para trabajar con vapor saturado, esto significa que no tenían pre calentadores de vapor en la caldera, y esto permanecería incambiado por más de 15 años. Las locomotoras Clase N representaban en si una mejora más amplia de un linaje que venía de muy larga data con la llegada de las primeras Clase G 25 años antes, las N eran entonces la tercera generación de locomotoras 2-6-0 que arribaban para el parque motriz del Central, y es que en realidad, el tipo de locomotora 2-6-0 era lo que mejor se adaptaba a la realidad Uruguaya, eran maquinas multipropósito sin ninguna clase de restricción en cuanto a su área de trabajo, y si bien su mejor característica no era precisamente su potencia, su bajo peso por eje y el amplísimo abanico de posibilidades que brindaban, tanto para maniobras, trenes de

pasajeros y trenes cargueros, las hacía muy solicitadas.

Se puede decir que las N llegaron a modo de comenzar a sustituir a las primeras 2-6-0, o sea las Clase G, pero en la práctica, a las G aún les quedaban unos cuantos kilómetros por recorrer, a pesar de ser notoriamente más arcaicas y atrasadas tecnológicamente respecto a las novel Clase N. Aun así, el Central no se quiso arriesgar demasiado, y las nuevas N no eran más que una versión actualizada de las veteranas Clase G, todas ellas construidas por la misma fabrica, la Beyer Peacock, y prueba de la relativamente pobre evolución del modelo en 25 años, es que el sistema de distribución de las nuevas locomotoras, se mantenía incambiado usando el ya para esos años bastante arcaico sistema del tipo Stephenson equipando entonces una distribución compuesta por válvulas planas, y donde la misma, se encontraba incrustada dentro del bastidor de la locomotora, algo bastante poco práctico al momento de hacer mantenimiento o reparaciones.



Detalle de la cabina de la locomotora Ns Nº101 y algunos de sus maquinistas

El área de operación de las nuevas 21 locomotoras fue muy amplio, básicamente operaban en todas las líneas que eran propiedad del Central, con la “supuesta en papeles” excepción de 5 de ellas que tenían si un área asignada de trabajo en específico o en la práctica era lo que supuestamente deberían hacer, estas eran las maquinas Nº94 a 98, las cuales, fueron compradas teóricamente para su uso exclusivo en la extensión del Central Uruguay Eastern Extention Railway Co., (CUEER) esto significaba que el área asignada de trabajo para estas 5 máquinas comprendía desde la estación Toledo, hasta la ciudad de Melo, si quisieran bajar más allá de Toledo, caerían dentro de la órbita del NEUR - Nord-Eastern of Uruguay Railway Co, y esta era otra empresa distinta, aunque en la práctica todas estas extensiones eran propiedad del Central Uruguay Railway, pero hasta 1937, cada línea estaba “obligada contablemente” a contar con su material propio, al menos en los papeles...

Como dato curioso, las placas de bronce con los números de identificación de cada locomotora supuestamente propiedad del CUEER, a diferencia de lo que decían las 16 máquinas restantes, expresaban “Ferro Carril Central” en la parte superior, el numero en el medio, y en la parte baja decían “Extensión del Este”, mientras que en el caso de las otras 16 Clase N, las placas expresaban arriba “Ferro Carril”, el numero en el medio, y en la parte baja “Central Uruguay”. Como va quedando claro, esto era simplemente un tema contable, según el sistema de “empresas satélite” que manejaba el Central, parte del material rodante estaba "teóricamente" asignado a las distintas líneas que eran cada una de ellas una compañía distinta, subsidiaria de la empresa matriz que era el Central.



Ns Nº103 con una excursión Fono-Eléctrica en Paso de Los Toros

Esto en la práctica resultaría en que cada una de estas extensiones, debían utilizar estrictamente su material rodante propio, pero el Central ni siquiera se tomó la molestia de numerar a las maquinas separadamente, por eso era que en el caso particular de las Clase N, comenzaban en la Nº88 y terminaban en la 108 y entre medio, 5 de ellas figuraban como “Propiedad del CUEER” cuando la realidad era otra muy distinta.

Nadie controlaba por donde andaban las locomotoras o el resto del material rodante; en los talleres Peñarol se hacían todas las reparaciones pesadas del material sin importar a que línea supuestamente pertenecían, pero además de eso, sabido es que el Central contablemente si tenía dividido el material rodante por línea, pero era algo netamente hipotético, la realidad era que tanto las locomotoras como los vagones, circulaban sin restricción alguna a lo largo de todas las líneas que eran propiedad del Central, era un tema que manejaron a su antojo para ajustar los resultados de explotación de cada línea y poder estar siempre “agarrados de la canilla” de la garantía que el estado Uruguayo les ofrecía. Sin duda eso de tener el material separado, permitía aumentar los costos internos cobrándose “peaje” por la circulación del material de uno sobre las vías del otro a pesar de que hasta el nombre del Central figuraba en las demás

extensiones; y según hubiesen dado las cuentas cada año, ajustarían a menos con el "alquiler" de material rodante.

Los acuerdos de explotación entre el CUR y sus “distintas” empresas-extensiones, también eran diferentes entre sí y se acomodaban a beneficio del Central… total, nadie controlaba nada; de todas formas a pesar de conocer la bien sabida realidad, es ilógico también pensar que en Central dispusiera solo 5 máquinas de porte mediano para operar la línea a Melo, y que las otras 16 se vieran obligadas a circular únicamente en los tramos que eran “Propiedad del CUR” no pudiendo acceder a las demás líneas como la extensión Norte u Oeste.



Una Clase N en estado original, remolca un tren descendente por la Balastera Las Piedras

En 1921 además el CUR también se volvió propietario mayoritario de las líneas del litoral (Midland, Noroeste, Norte y Cuareim International Bridge) a través de la compra en remate de las acciones que tenía el grupo norteamericano de Percival Farquar. En esa oportunidad el CUR también rescato un paquete importante de sus propias acciones, que habían pasado a manos del grupo norteamericano de Percival Farquar, presumiblemente entre los años 1910 a 1915, pero en este caso sí, las locomotoras del Central y sus respectivas extensiones, jamás circularon hasta ya nacionalizado el sistema, de forma regular en cualquier ferrocarril que no fuera el Central y sus extensiones, salvo excepciones como por ejemplo situaciones de fuerza mayor. De igual manera, las locomotoras de las empresas del litoral o incluso de los ferrocarriles del estado, se mantenían cada cual en las líneas ferroviarias de su empresa, aunque existían también particularidades como por ejemplo cuando un material debía cambiar de una a otra empresa del estado, o incluso, en casos de común acuerdo entre una y otra empresa, como por ejemplo los coches motores del estado operando sobre las líneas del CUR o de los ferrocarriles del litoral.

Aun así, en cuanto al material remolcado la situación era muy diferente, y en esos casos era bastante más común que el material rodante de carga (no así el de pasajeros) pudiera circular remolcado por distintas locomotoras según su área geográfica, a lo largo de dos o más empresas distintas, hasta alcanzar determinado punto

del país, pero en cada sector era remolcado por las locomotoras de la empresa dueña de esa área de la traza. Tomando en cuenta su característica versatilidad en lo que respectaba a las locomotoras Clase N, no es ilógico pensar que posiblemente hayan remolcado material rodante de todos los tipos y llevado las cargas más amplias a lo largo de las extensiones que pertenecían al Central.



La Ns Nº90 en 25 de Agosto, posiblemente en una fecha patria de ahí las banderas.

Nuevas Máquinas:

Mientras les favoreció la economía, el Central siguió aumentando y modernizado su parque de locomotoras adquiriendo en Inglaterra distintos tipos de máquinas para saciar todas las demandas, pero entre todas esas compras, existió un caso de máquinas que por sus muchas similitudes con las Clase N, quedarían para siempre asociadas a las mismas a pesar de que pertenecerían a otra clase. Habían pasado ya 4 años desde la llegada de las primeras máquinas Clase N y a pesar de que totalizaban 21 locomotoras, el Central quiso apostar nuevamente por este modelo solicitando entonces a Beyer Peacock la fabricación de 8 nuevas máquinas de similares características a las Clase N, aunque presentarían algunas mejoras respecto a estas.



Demostrando que servían para todo, aquí una Ns con un pequeño servicio de pasajeros, marchando rauda y veloz.

Para 1910 fueron enviadas desde Inglaterra las que serían las mejores y también ultimas locomotoras 2-6-0 que llegaría a adquirir el CUR; a pesar de que eran de características muy similares, eran más grandes que las Clase N, tenían cilindros de mayor tamaño más potencia, 6 toneladas más pesadas y mecánicamente más modernas.

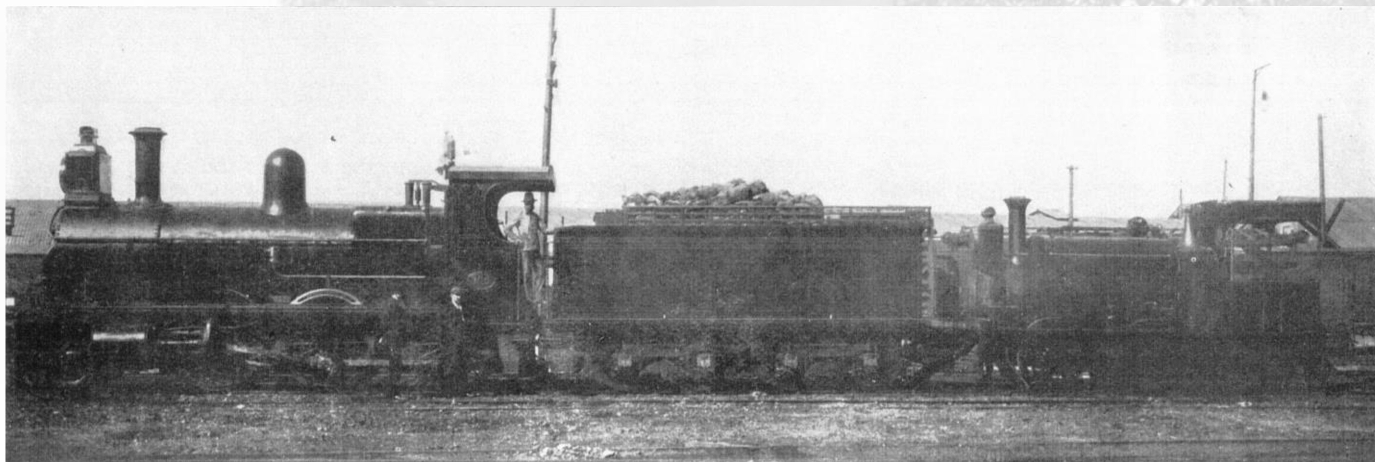
Se trataba de un pedido de 8 ejemplares correspondientes a la Orden de Compra Nº121 del Central Uruguay Railway a la Beyer Peacock pero no solo comprendía estas 8 nuevas máquinas que ya venían de fábrica numeradas ente los Nº115 hasta Nº122, sino que además, durante el viaje en barco desde Gran Bretaña a Uruguay, llegó también una novena locomotora que sería la futura locomotora Clase B1 Nº17 del

Central.

Arribaron después de junio de 1910, las mismas fueron finalmente libradas al servicio en el primer semestre de 1911, y como eran tan parecidas a las Clase N, se mantuvieron dentro de la misma clase pero se les hiso para ellas una sub serie, pasando a ser estas últimas maquinas 2-6-0 conocidas como Clase N1. Estéticamente eran bastante parecidas, pero la diferencia más notoria tanto a simple vista como también desde el punto de vista técnico, entre las maquinas N y N1 estaba en los cilindros (motores de vapor) ya que mientras las Clase N estaban equipadas con cilindros con sistema de distribución de vapor Tipo *Stephenson* (Válvula Plana con mecanismo de distribución interno), las nuevas N1 contaban con un más avanzado sistema de distribución de vapor, conocido como *Walschaerts* (Válvulas Cilíndricas con mecanismo de distribución exterior, que facilitaba además su reparación) el cual era fácilmente reconocible dada la diferencia de tamaños de la caja de los cilindros, entre ambas clases de máquinas.

Fuera de eso, las Clase N eran un poco menos potentes que las N1 y como ya se dijo, 6 toneladas más livianas. En lo demás, se parecían bastante, después de todo, estaban basadas en un mismo diseño base, solo las separaban 4 años de diferencia y eran construidas tanto las Clase N como las N1, por el mismo fabricante. Con esta última compra, el CUR cerraba de forma definitiva la adquisición de este tipo de locomotoras, y los años que se avecinaban no harían más que complicar la situación económica de la empresa, por lo cual, cada vez más las Clase N en su conjunto, y en menor medida las Clase L y G, tomarían cada vez mayor relevancia.

Una característica de las N diferente respecto a las N1 (Luego N2 y N3) era que su palanca inversora, es bastante más dura de mover, dado que en este modelo de maquina al mover la palanca se levanta todo el árbol de levas, esto no ocurre en las N3.



La N 100 aquí se la aprecia junto con la locomotora A42a, la que esta disfrazada como si se tratara de la locomotora No 1 del Central, la "General Flores". Esta imagen es una forma de mostrar cómo habían evolucionado las locomotoras en 40 años de distancia. (Obra de Loyd 1912)

En el año 1912, la locomotora Clase N Nº100, apareció en el libro La Obra de Loyd, junto a una "disfrazada" locomotora Nº1, mostrando las claras diferencias entre la primera locomotora de los ferrocarriles Uruguayos, llegada en 1867 y estas nuevas máquinas que ahora tenía el Ferrocarril Central. En la fotografía de dicho libro, ambas maquinas comparten el espacio, quedando ampliamente demostrado lo mucho que

habían cambiado las vaporeras desde aquella primera y elemental máquina, a estas nuevas bestias con las que contaba ahora el Central.

Sin embargo, en esta imagen había una gran hipocresía, en el año 1912 la locomotora Nº1 del Central, conocida como "General Flores" hacía ya 8 años que había sido desguazada; entonces, para hacer la comparativa se utilizó pues a la locomotora A42, una maquina bastante similar a la original Nº1 del CUR, la que en muchas ocasiones fue disfrazada y se la hiso pasar por la original primera locomotora, a modo de ejemplo de cómo había sido aquella primera máquina la cual lamentablemente había sido desguazada en 1904 con solo 37 años de vida.



Una imagen sin mayores datos, retrata a la locomotora Nº102, con el que parece ser su personal, unos niños con túnicas y otras personas. No hay más datos, n de fecha ni de estación, pero es una imagen muy antigua por el farol de carburo con el que luce la máquina.

Primeras Adaptaciones:

Los primeros 15 años de vida de las locomotoras clase N originales fueron normales, manteniéndose en estado original con una pequeña salvedad… En 1914 estalla en Europa la primera guerra mundial; esto podría parecer un problema lejano, pero dado que uno de los países de la contienda era Gran Britania, y que tanto el CUR como las 4 empresas del litoral, eran de capitales ingleses, el estallido de la guerra repercutió de forma directa en todas las empresas Inglesas que operaban tanto en Inglaterra como en el extranjero.

En el caso de otras locomotoras Clase N1, se sabe que muchas fueron adaptadas de forma provisoria para poder consumir leña en lugar de carbón, ante la escases de este elemento que en tiempos normales, llegaba al Uruguay desde Gales, pero al estar Inglaterra en guerra, no exportaban carbón y eso complicó bastante, al punto de que el CUR intentó apalear la crisis haciendo andar a sus locomotoras de línea principal, a leña.

Sin embargo en el caso particular de las N, de la única de ellas que se tienen datos exactos de que funcionó adaptada a leña, fue la Nº96 ya que en una fotografía se

la aprecia atravesando el Cruzamiento Gómez y en la parte superior de su chimenea, se ve claramente un chispero no original, donde se decanta claro está que la maquina estaba ahí trabajando a leña. Se desconoce si fue la única en ser adaptada, lo cual parecería raro, y lo que se sospecha es que las 21 máquinas Clase N, deberían a ver sido adaptadas de forma momentánea hasta que se solucionara el conflicto bélico, pero no hay forma de probar dicha teoría. Terminada la guerra, todo volvió a la normalidad, pero se había demostrado que usarlas a carbón no era nada económico, así que casi automáticamente, se comenzaron a estudiar nuevas posibilidad.



Aquí se aprecia a la maquina Ns Nº106 en la estación de Minas, el día 18 de Abril de 1937; al fondo se aprecia un Brill 60 en el galpón de locomotoras de dicha estación.

Petroleras:

En los ferrocarriles americanos, las locomotoras a vapor contaban con cajas de fuego de gran tamaño, según se dice a causa de que el carbón de los yacimientos de esa parte del planeta, no era lo suficientemente calórico y por ende necesitaban mas carbón para mover las locomotoras, estos no pasaba tanto en las locomotoras inglesas como las existentes en Uruguay, por eso los hogares de las mismas eran de tamaño mas pequeño.

En pos de un mayor aprovechamiento de los recursos y principalmente buscando mas economía en el consumo de las locomotoras, desde los comienzos de la década del '20 (circa de 1921), se había comenzado a modificar locomotoras, para que estas abandonaran el carbón como fuente de combustible siendo el mismo sustituido por el Fuel Oil pesado, a partir de ahí, prácticamente cada vez que una máquina entraba a talleres para reparación y se entendía que la misma pasaría un tiempo inoperante, se aprovechaba su detención para convertirla a petrolera.

Ambas clases de maquinas N y N1, eran alimentadas a carbón, sin embargo, mientras que las Clase N poseía sistema de distribución de vapor Tipo *Stephenson* (Válvula Plana con mecanismo de distribución interno), las N1 contaban con un mas avanzado sistema de distribución de vapor, conocido como *Walschaerts* (Válvulas

Cilíndricas con mecanismo de distribución exterior, que facilitaba además su reparación) el cual era fácilmente reconocible dada la diferencia de tamaños de la caja de los cilindros, entre ambas clases de maquinas.



Cargaban y llevaban de todo, para las N nada era imposible, aquí, la Ns 105 con un cisterna y un vagón con una roca, llegando a la estación Colonia.

El fuel oil es una fracción del petróleo que se obtiene como residuo en la destilación fraccionada. De aquí se obtiene entre un 30 y un 50% de esta sustancia. Es el combustible más pesado de los que se puede destilar a presión atmosférica. Está compuesto por moléculas con más de 20 átomos de carbono, y su color es negro. En su estado natural, este combustible es viscoso y practícamele imposible de manipular, lo cual obliga a ser calentado a altas temperaturas para que se licue y pueda ser transferido por tuberías. Esto, ocasionó que entre las varias modificaciones que sufrirían las locomotoras para ser adaptadas a la quema de fuel oil, se contemplara el hecho de poder *"desolidificar"* el crudo al punto de hacerlo maleable. Para lograr esto, los tenders de las maquinas eran equipados con serpentines de vapor los cuales eran activados al comenzar a operar a las locomotoras.

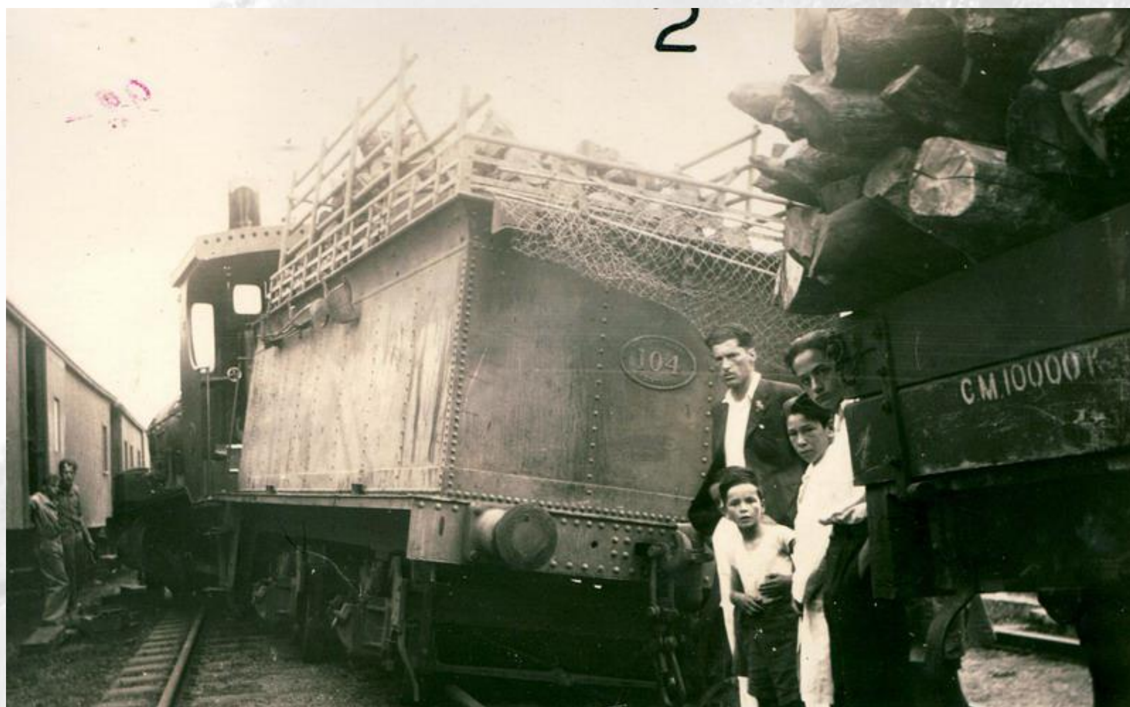
La adaptación al fuel oil comprendía la mayor facilidad que brindaba el aprovisionamiento de las locomotoras en remesas, pero por sobre todo, bajar el costo de consumo de las mismas sin comprar nuevas locomotoras, a pesar de ser el fuel oil, un combustible con menor capacidad calórica que el carbón. De igual forma, las primeras adaptaciones comenzaron siendo aplicadas a locomotoras de porte pequeño, siendo continuado sobre maquinas cada vez mas grandes.

Los números hablaban por si solos, entre 1921 y 1922 el CUR reconvirtió a petróleo a 23 locomotoras… sin embargo, esta cifra se dispararía entre 1923 y 1924, siendo entre esos dos años, convertidas a petróleo la friolera de 75 de las 138 locomotoras con las que el CUR contaba en esa época, y según datos oficiales, 1 tonelada de petróleo equivalía a 1.5 toneladas de carbón.

NOTA: Estos datos fueron extraídos de las Memorias del "Central Uruguay Railway LTD" a sus accionistas. No se dispone de las memorias de los ejercicios 1924-25 a 1929-30

En el caso de las maquinas clase N, las adaptaciones a fuel oil tuvieron lugar entre 1923 y 1925 (luego de ser adaptadas a fuel oil las N1, que tuvieron lugar sus adaptaciones entre 1921 y 1922). Al igual que les ocurrió anteriormente a las Clase N1, a las N se les adaptó un quemador para petróleo en la caja de fuego, y el tender, fue trasformado en tanque para reserva de fuel oil, eliminándose el habitáculo donde se almacenaba el carbón. En el interior del tanque, fue colocado un serpentín de vapor por medio de la práctica de inyectar vapor vivo en el petróleo, lograba que este se licuase y permitía al combustible hacerse más líquido y pasar por las tuberías, desde el tender al quemador. Al momento de ser encendida la locomotora y en la cabina de la misma, fueron colocados a la izquierda, los instrumentos necesarios para la alimentación del nuevo hogar, por medio de petróleo.

Las primeras adaptaciones de las Clase N a petróleo, tuvieron lugar entre 1923 y 1924, en ese caso fueron adaptadas las Nº88, 89, 90, 91, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 106 y 108. Las restantes 4 máquinas no adaptadas, perdieron finalmente su originalidad al ser retirado el carbón como fuente de alimentación, siendo adaptadas a petróleo en 1925 y estas serían las Nº92, 102, 103 y 107, quedando así toda la clase N, tanto Clase N como N1, adaptadas en su totalidad a petróleo, siguiendo la tendencia general de locomotoras más nuevas como las Clase S, que llegaron las primeras en 1921 y ya venían de fábrica diseñadas pura y exclusivamente para funcionar a petróleo.



Evidentemente, a lo largo de su vida, no estuvieron exentas de accidentes y descarrilos, en esta imagen tomada el 9 de diciembre de 1942, la locomotora Nº104 durante un crudo accidente en la estación Rodríguez que no la destruyó pero sin dudas la dejó fuera de servicio por algún tiempo, aunque se las ingeniaría para volver.

Vapor Recalentado:

Lamentablemente, hay una parte de la historia de las Clase N que es bastante poco clara, y es el proceso que sufrieron todas ellas en algún momento, de ser adaptadas a la práctica de “Vapor Recalentado”. De origen, las 21 Clase N llegaron al país con un sistema de vapor conocido como “Vapor Saturado”. El hecho de reconvertirlas de Saturado a Recalentado, consistía en instalar adentro de las calderas, pequeños caños que atravesaban la caldera, por el interior de los ductos por donde cruzaba el fuego de punta a punta de la misma. Por adentro de los caños más pequeños, corría el vapor que aún no había sido enviado a los cilindros, estos caños del “precalentador de vapor” por medio de serpentines iniciaban su recorrido desde la caja de humos hacia la caja de fuego, retornando luego por otros caños de fuego, conectándose al colector.



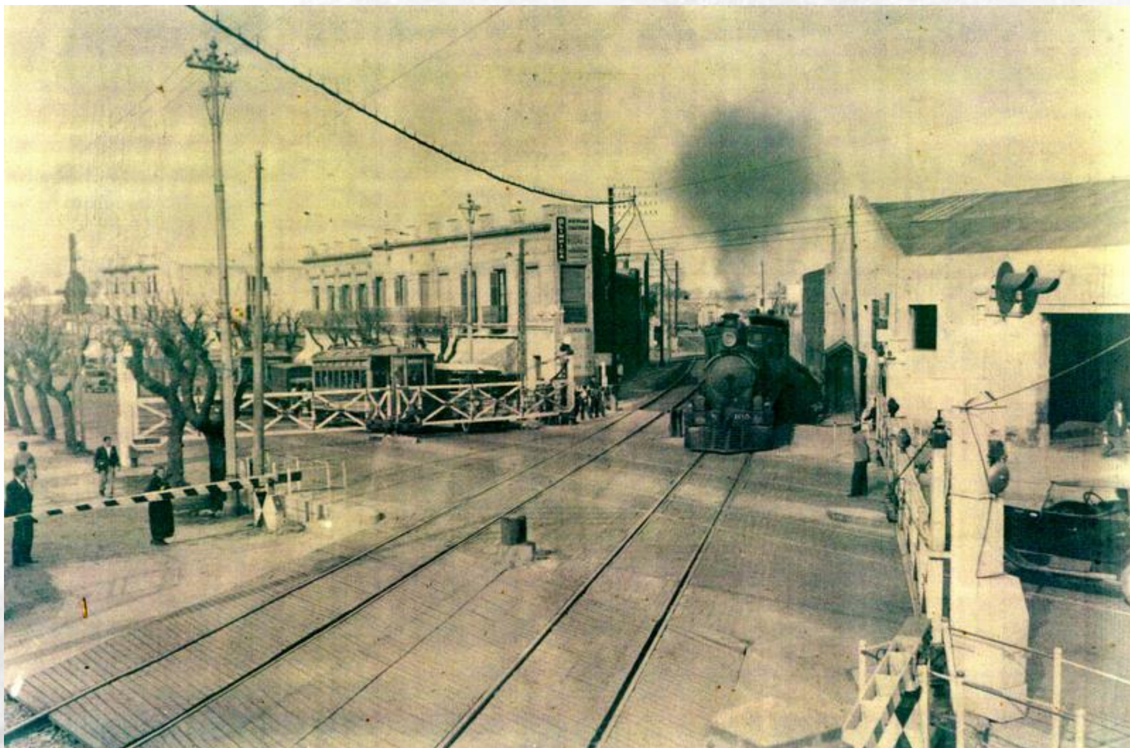
Fotografía publicitaria de la maquina Nº101, mejor conocida como “Asesina”. Se desconoce para que fue tomada esta imagen o donde está tomada, se sospecha que en Central. (Archivo SODRE)

De esta forma, el vapor que salía del domo de la locomotora atreves de la válvula reguladora, era enviado al colector pasando atreves de los serpentines donde era recalentado, y luego enviado a los cilindros, quedando como vapor sumamente seco. Lo que se consigue con esta técnica es que el agua sea calentada más aun, antes de llegar a

la fase de evaporación, haciendo que, al momento de ser condensada, como ya se encuentra caliente la evaporación se realiza más rápido y esto mejora bastante el desempeño de la locomotora.

Esta técnica no era nada nueva en Uruguay, la locomotora Clase N1 Nº122 había llegado de origen con el sistema de vapor recalentado instalado en la propia fábrica, mientras que sus 7 otras hermanas, fueron adaptadas a esta técnica entre 1914 y 1916 sabiéndose las fechas exactas de todas ellas, pero por extraño que resulte, en el caso particular de las maquinas Clase N originales, no se sabe a ciencia cierta cuando fue realmente que se las adaptó. Hay datos de que posiblemente algunas de las Clase N hubieran sido adaptadas de Saturado a Recalentado, en 1922, pero es difícil afirmar si fue en esta fecha el trabajo, ya que otra versión asegura que el proceso tuvo lugar entre 1930 y 1931.

Esto podría entenderse por una razón de ahorro de recursos dada la delicada situación económica en la que quedó el CUR luego de terminada la primera guerra mundial, situación de la cual jamás logró recuperarse, y el hecho de adaptar primero a las Clase N1, respondía claramente a que se priorizó las locomotoras más modernas primero. Que fueron reconvertidas las 21 Clase N a recalentado, es totalmente real, y de eso no queda ninguna duda de que fue así, pero no podemos afirmar cuando fue exactamente que tuvo lugar dicha modificación.

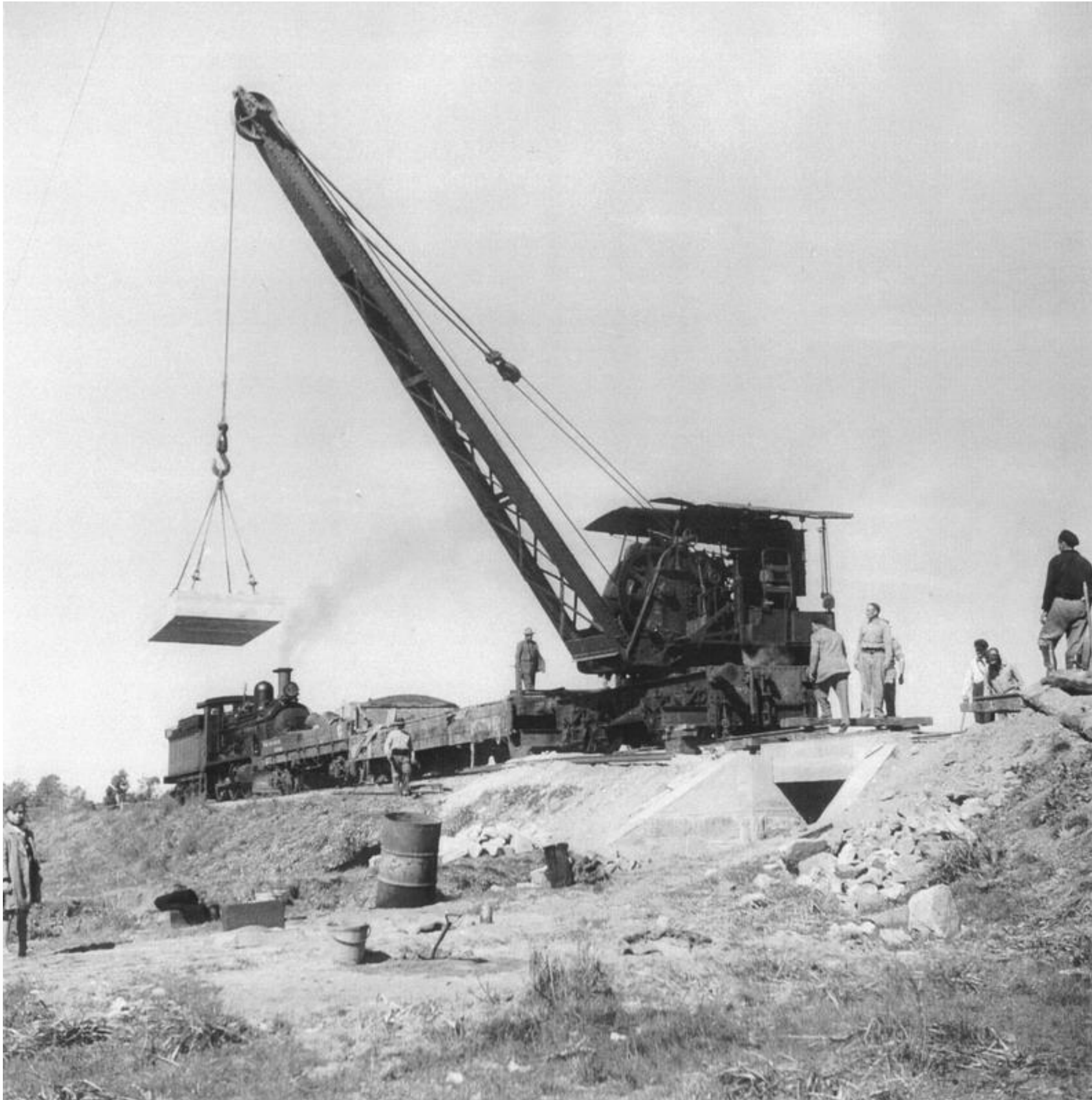


Una clásica imagen de la Ns Nº105 atravesando el Paso del Molino, en Agraciada, en épocas cuando aún estaban los portones neumáticos.

Renovación Mecánica:

En el año 1930, el Central Uruguay Railway dejó de pagar dividendos, lo cual no le acarreaba problemas, si no había ganancias no había dividendos por lo que los accionistas no podía protestar. Cuatro años luego, en 1934 el Central dejó de pagar los

intereses de los Debentures, estos Debentures eran unos prestamos que se realizaban los cuales estaban garantizados para el prestamista, con la propia Hipoteca de la Línea que poseía la empresa que contraía la deuda; los Debentures cobraban siempre pero en 1934 el Central dejó de pagarles.



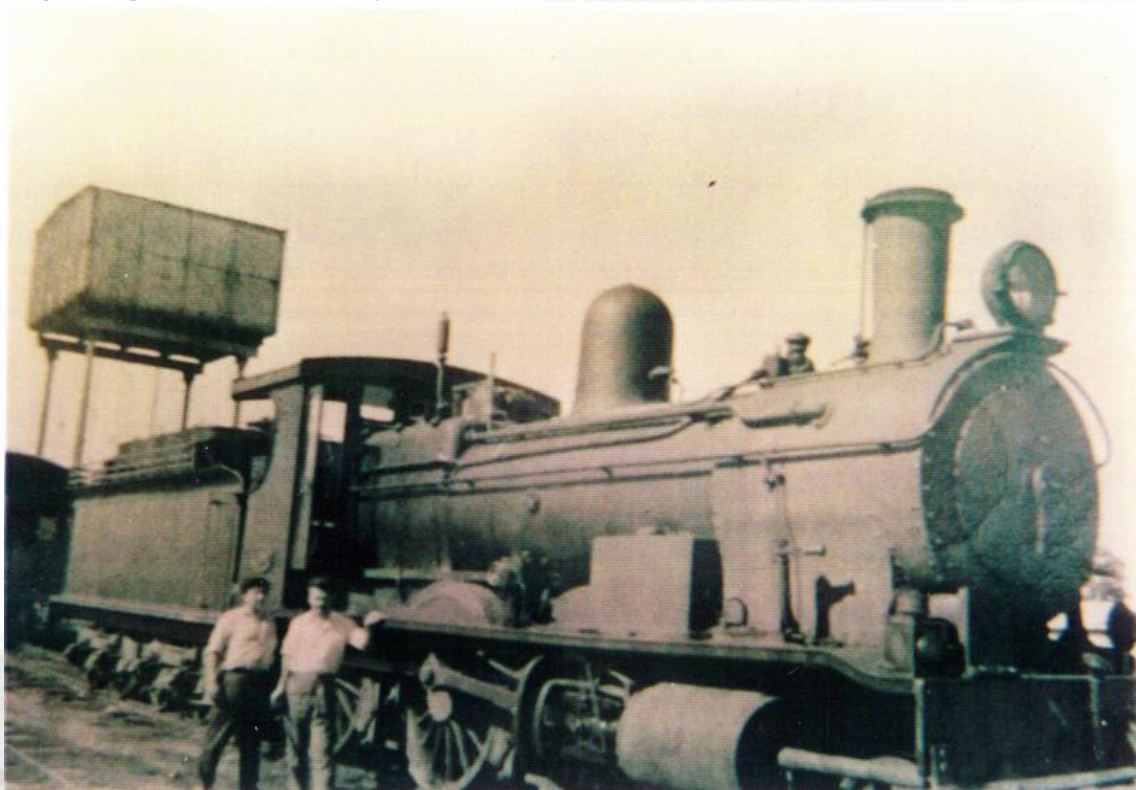
Las Ns eran grandes candidatas para ser utilizadas para tareas de vía y obras, y más que nada, con el tren de la renovación automática de vías como en este caso.

Se podrían a ver tomado medidas drásticas como las de rematar los bienes del Central pero sin embargo, lo que hicieron los Debentures fue exigirle al Central Uruguay Railway que se mantuviera la propiedad en condiciones, logrando así que su garantía hipotecaria no se desmereciera

El Central entonces para subsanar el hecho, dejó de invertir en la compra de nuevo material rodante, comenzando entonces a reparar, reconstruir y modernizar lo que ya existía en Uruguay, pero entonces, apareció una inversión muy fuerte en la Vía y Obras, para lograr satisfacer a los Debentures los que pretendían que el valor de estos vienes se mantuviera. Tanto fue así que estos Debentures terminarían algún tiempo después entrando al directorio del Central Uruguay Railway.

En base a esta mejora forzosa de la infraestructura fue que entre otras medidas, fue adquirida la GPV Nº5, a pesar de que no fue de uso exclusivo de Vía y Obras. Con la GPV Nº5, el Central inventó un novedoso sistema de renovación de vías y fue todo un éxito en Uruguay, el mismo consistía en amar tramos de vías y durmientes, en los talleres de Peñarol, posteriormente, colocarlos arriba de unos vagones plataforma modificados especialmente para la tarea, ya que estos contaban con rieles en la parte superior de su plataforma. Los tramos de durmientes eran colocados sobre estos rieles, en los diferentes vagones adaptados para estos fines, y con esta formación partía el tren junto con la grúa GPV Nº5 hacia el lugar donde fuera desplegada la renovación.

El tren, a su vez contaba con un peculiar vagón plataforma de dos ejes, el Nº61 que llevaba sobre la plataforma un cabrestante o malacate, el que era conectado a una válvula que tenía la locomotora que remolcaba el tren, y esta le suministraba el vapor necesario para que este cabrestante se moviera. Lo que hacía el cabrestante era enrollar en un eje una maroma de acero, que movía por sobre la superficie de los vagones plataforma a los tramos de rieles apoyados sobre los rieles de la superficie de los vagones, acercando dichos tramos a la GPV Nº5 a medida que esta iba vaciando a los vagones que estaban más alejados.



Una Ns detenida en la remesa de Carnelli.

Podría parecer un sistema sencillo y un tanto rudimentario, pero fue una total revolución en la forma en la cuales realizaban las renovaciones de vía, haciendo que las mismas se completaran en tiempo record. Este novedoso sistema fue publicitado en revistas de Ingeniería especializadas en el tema ferroviario, pero a pesar de ello nunca fue utilizado en ninguna otra parte del mundo y ni siquiera en otras empresas de Uruguay, en parte porque se alegaba a que las eclisas de los rieles quedaban paralelas en

ambos lados de la vía. A pesar de ello, este sistema fue un ejemplo ingenio y orgullo para el Central Uruguay Railway que lo siguió utilizando por años.

Este sistema fue conocido como “Renovación Mecánica de la Vía” y evidentemente para todo esto, se requería del uso de locomotoras de vapor, no solo para mover la formación, sino también para darle vapor al malacate mecánico que era quien hacia correr por sobre las vías ubicadas arriba de los vagones, a los tramos de rieles para reponer en la nueva vía.

Nombramos esto en dicha historia, porque las locomotoras Clase N fueron grandes candidatas a servir de apoyo para este tipo de trabajos, una de ellas fue la maquina N Nº93, pero no fue la única claro está, sino que en varias fotos de los equipos de renovación mecánica de la vía, se aprecia a las locomotoras N realizando este tipo de tareas.



Esta imagen, tomada en el barrio de Peñarol desde el puente de la calle Morse, muestra a una de las Ns llegando a Estación Peñarol con un tren de pasajeros.

Recalderadas:

Para mediados de los años 30, las locomotoras N1 serian por tercera y ultima vez reconvertidas, pero esta vez, sufrirían la mayor reconstrucción de su historia. Los trabajos comenzaron en 1936, las modificaciones sufridas consistieron en sustituirles sus calderas originales con caja de fuegos (hogar) tipo *Belpaire "flat-top"(Hogar de techo plano)* las cuales fueron sustituidas por un nuevo tipo de caldera más grande y potente. Este nuevo tipo de caldera fue conocido como *"CUR standard"* y la diferencia principal consistía en su forma totalmente cilíndrica, inclusive en la zona de la caja de fuego, ubicada contra la cabina.

La primera locomotora N1 en ser adaptada fue la Nº118 en marzo de 1936, y de aquí en mas, abandonó su clase N1 y comenzando a formar parte de una nueva clase conocida como N2. Posteriormente, la locomotora Nº121, seria adaptada al igual que la 118, en mayo del mismo año, integrando también la clase N2. Sin embargo, el resto de las locomotoras N1, serian modificadas con calderas mas grandes que las N2, y si bien en la base, la adaptación fue estándar, al colocar calderas mas grandes a las demás

locomotoras, las mismas serian re clasificadas como Clase N3, para diferenciarlas de las Nº118 y 121.

Las maquinas Clase N2 poseían calderas de 4`9" y en su interior, albergaban 128 tubos de 1 7/8 equipados a su vez con 18 recalentadotes. En cambio, las Clase N3 tenían calderas de 4´11" con 137 tubos en su interior de 1 7/8 y 21 recalentadotes. Todo el resto de las locomotoras eran iguales (Chasis, Tren Rodante, Cabinas, Accesorios etc) entre ambas clases. La primera máquina N1 en ser recalderada y reclasificada a N3, fue la Nº116, en abril de 1940, seguida luego por la Nº115 en septiembre del mismo año y posteriormente por la Nº117 en marzo de 1941.



Si algo las caracterizó, es que no hubo lugar de la red a donde no fueron a lo largo de sus años de servicio, aquí, vemos a la maquina Nº89, detenida en la Remesa de Puerto del Sauce (Archivo Museo Puerto del Sauce)

Hay que destacar, que estas 3 primeras N1 reconvertidas a N3, sufrieron además, una sustitución de los tenders originales por tenders que habían pertenecido a las locomotoras R, a modo de aumentar su capacidad de carga, dado que los tenders de locomotoras Clase R eran sensiblemente más grandes. Así, las locomotoras Clase R que cedieron a las N1 sus tenders, recibieron tenders nuevos, los cuales se estima que vendrían ya de fábrica, preparados para transportar fuel oil.

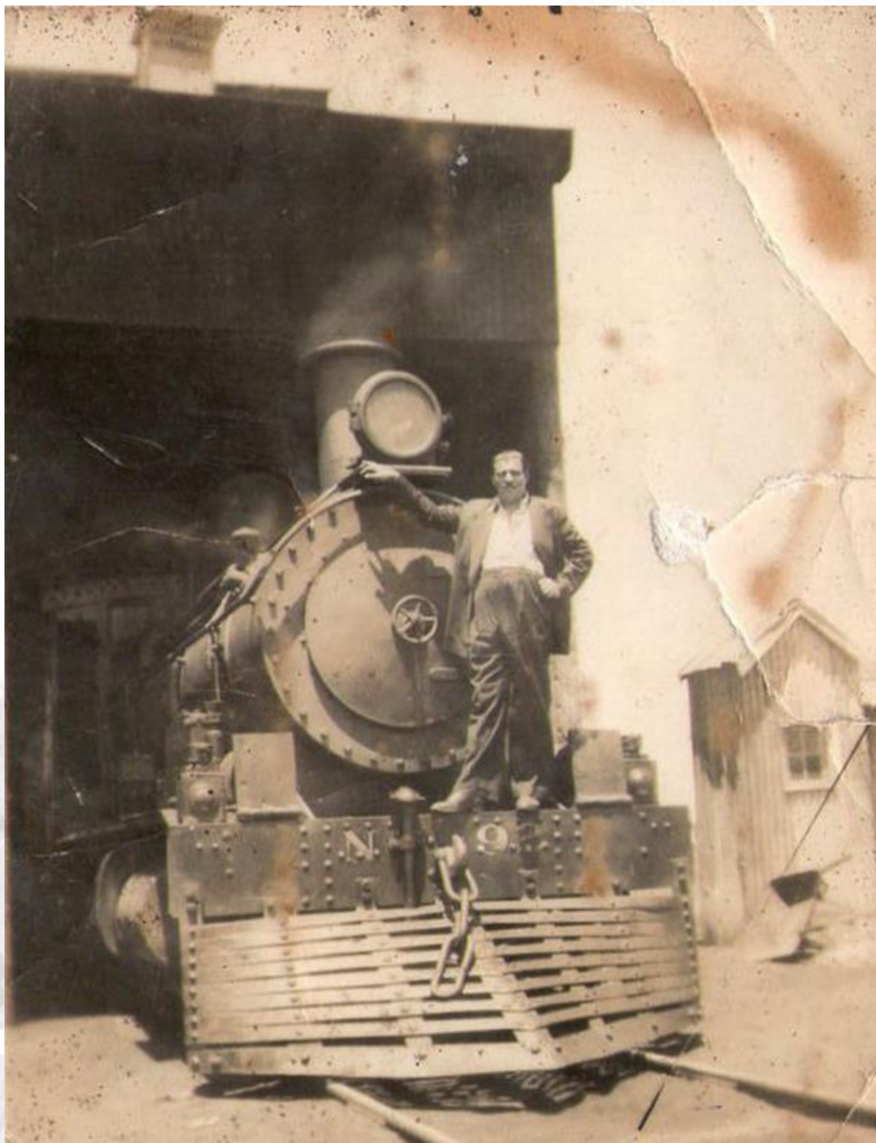
Diferencias entre un tender Clase N1 y un tender Clase R

TENDER	**CLASE N1**	**CLASE R**
Capacidad de Fuel Oil	4921 lts.	5602 lts.
Capacidad de Agua	9842 lts.	13248 lts.

De igual manera, aun existían 3 locomotoras N1 sin ser recalderadas, así en Enero de 1942, reciben sus nuevas calderas las maquinas Nº120 y 122, mientras que la Nº119 permaneció como la ultima Clase N1 con caldera original, siendo finalmente recalderada en Junio de 1942.

Las antiguas 8 calderas de las N1, les eran colocadas a locomotoras de menor tamaño para potenciarlas, no se sabe exactamente a donde fueron a parar las 8 calderas pero se sabe que al menos 6 de ellas, fueron a parar a 6 de las 21 locomotoras Clase N originales, repotenciando a estas:

CALDERAS DE LOCOMOTORAS EX CLASE N1
Locomotora Nº115 – Su caldera pasó a locomotora Ahora Clase Ns Nº93
Locomotora Nº116 – Su caldera pasó a locomotora Ahora Clase R Nº131
Locomotora Nº117 – Su caldera pasó a locomotora Ahora Clase Ns Nº¿?
Locomotora Nº118 – Su caldera pasó a locomotora Ahora Clase D1 Nº41
Locomotora Nº119 – Su caldera pasó a locomotora Ahora Clase Ns Nº¿?
Locomotora Nº120 – Su caldera pasó a locomotora Ahora Clase Ns Nº88
Locomotora Nº121 – Su caldera pasó a locomotora Ahora Clase D1 Nº42
Locomotora Nº122 – Su caldera pasó a locomotora Ahora Clase Ns Nº¿?



La Ns Nº92 operativa en la remesa de Nico Perez (Archivo Gladys Cabrera)

Las N fueron recalderadas tardíamente, entre 1941 y 1942 a medida que iban liberando calderas usadas, las locomotoras más modernas que iban recibiendo calderas nuevas en sustitución a sus calderas originales, y así, las calderas usadas pasaban a maquinas más chicas. Al ser recalderadas las Clase N originales, fueron reclasificadas

dentro de una nueva Clase que pasó a conocerse como Clase Ns, para diferenciarlas de sus hermanas más jóvenes, las Ex N1, que ahora eran N2 y N3 luego de ser modernizadas, quedando entonces las 21 ex Clase N, como Clase Ns.



A su paso por la estación Bella Vista, la Ns Nº94 deja una negra estela de humo

Respecto a las calderas originales de las ex Clase N, se sabe que 6 de sus ex calderas, pasaron a repotenciar a locomotoras más pequeñas o más antiguas, algunas de estas máquinas eran:

Locomotora Clase C Nº58 – Recibe caldera de la ex locomotora Clase N Nº¿?
Locomotora Clase C Nº59 – Recibe caldera de la ex locomotora Clase N Nº¿?
Locomotora Clase C Nº60 – Recibe caldera de la ex locomotora Clase N Nº¿?
Locomotora Clase C Nº61 – Recibe caldera de la ex locomotora Clase N Nº¿?
Locomotora DESCONOCIDA – Recibe caldera de la ex locomotora Clase N Nº¿?
Locomotora DESCONOCIDA – Recibe caldera de la ex locomotora Clase N Nº¿?

Sin embargo, esto deja una gran duda… a donde fueron a parar las otras 15 calderas sobrantes de las ex Clase N, tomando en cuenta que todas fueron recalderadas. Luego de reconstruidas, todas las N comenzaron a lucir una pequeña placa ovalada, sobre los depósitos areneros, y debajo de la placa de fabrica, donde se expresaba *"Reconstruido en Talleres Peñarol"* seguido de la fecha de la reconstrucción, correspondiente a cada maquina.



La Ns Nº99 en la estación Colonia Suiza

Las N (de aquí en mas, al expresar N se incluyen tanto a las N originales, como a las N2 y N3 dado que la utilización era casi la misma) fueron por lejos las maquinas vaporeras mas versátiles y útiles de los ferrocarriles Uruguayos, (a pesar de que en otros ferrocarriles de Uruguay, ajenos al C.U.R. contaban con maquinas similares) razón por la cual su vida de servicios fue muy longeva.

Este es el listado de los números de serie correspondientes a las nuevas calderas que les fueron instaladas:

DATOS TECNICOS MAQUINAS CLASE N

CARACTERISTICAS GENERALES

Constructor: Beyer, Peacock & Co. Ltd., Gorton Foundry, Manchester, Inglaterra.
Año de construcción: 1906 y 1907
Tipo: 2-6-0 ténder *"Mogul"*
Tipo de combustible: Solido, Carbón. Luego líquido (fuel-oil pesado)
Velocidad máxima de diseño: 90 km/h (pistones a 320 r.p.m.)
Potencia: DESCONOCIDA
Cilindros: 2 Exteriores de expansión simple, de 18 cm de diámetro por 24 cm de carrera del pistón
Tipo de válvula de distribución: Sthepenson
Válvula de Distribución Pistón: Plana
Máximo de Carrera de Válvulas de Distribución: DESCONOCIDO
Vástago del Pistón: 3'' de diámetro.
Boquilla de Escape: Tipo Jumper, diámetro 4''
Diámetro Menor de la Chimenea: 1'-3 1/4''
Lado R Inyector: Sumergido 8 MM
Lado L Inyector: Sumergido 7 MM
Peso adherente: 35,511 Kgms
Peso total de la locomotora en condiciones de Servicio: 81,893 kg
Peso de la locomotora sin tender: 44,604 kgs.
Peso del tender sin la locomotora: 37,289 kgs.
Peso por ejes en servicio:
Eje Portante: 9,093 kgs.
Eje Motriz Nº1: 11,583 kgs.
Eje Motriz Nº2: 12,193 kgs.
Eje Motriz Nº3: 11,735 kgs.
Peso en servicio de bogie delantero del tender: 18,746 kgs.
Peso en servicio de bogie trasero del tender: 18,543 kgs.
Capacidad de Arrastre: DESCONOCIDA.
Capacidad del Tender: 9842 litros (2600 galones) de agua.
4921 litros (1300 galones) de petróleo.
Largo Total Locomotora (entre topes, sin miriñaque): 50' 11 3/8
Ancho: DESCONOCIDO
Altura: 12' 11 3/4
Altura hasta el centro de la tapa de la caja de humos: 7' 0'3"

CALDERA

Diámetro de la Caldera: 4'' - 4"
Presión de Trabajo: 160 Libras (por centímetro cuadrado)
Esfuerzo de tracción a 85% de Presión de la Caldera: 17.630 lbs
Superficie de calefacción de la caja de fuego: 100 Pies Cuadrados
Superficie de calefacción del sifón: 100 Pies Cuadrados
Superficie de calefacción de los tubos largos: 244 Pies Cuadrados
Superficie de calefacción de los tubos pequeños: 472 Pies Cuadrados.
Superficie total de evaporación: 816 Pies Cuadrados
Superficie total del Recalentador: 190 Pies Cuadrados

Área de Emparrillado: 20,9 Pies Cuadrados
Tipo de caja de fuego: Belpaire (Hogar Cuadrado)
Numero de Tubos Largos: 18' 5" de diámetro.
Numero de Tubos Cortos: 93' 1 7/8" de diámetro.
Número de Recalentadores: 18 Extendidos 1 3/8" de diámetro.
Distancia entre las bocas para tubos de la placa: 10' 4 5/8"
Presión de timbre de caldera: 12 kg/cm2

TREN RODANTE

Diámetro de Ruedas Motrices: 1524 mm
Diámetro de Ruedas del Ejes Portante: 2' – 9 ½"
Diámetro de Ruedas del Tender: 3' – 0 ½"
Gorrones de Motoras: 7' de diámetro por 9'' de largo.
Gorrones de Acopladas: 6 ½ de diámetro por 9'' de largo.
Gorrones de Bogies: 5 1/2 de diámetro por 10'' de largo.
Gorrones de Bogies distancia entre Centros: 3 de diámetro por 8'' de largo.
Gorrones de Acopladas distancia entre Centros: 6 1/2 de diámetro por 9 de largo.
Distancia del centro eje delantero hacia el centro del 1ºer eje motriz: 7' 8''
Distancia entre centros de ejes motrices 1er y 2do: 5' 10".
Distancia entre centros de ejes motrices 2do y 3ro: 6' 7".
Distancia entre centros de ejes motrices 1do y 3ro: 12' 5".
Distancia entre centros de eje portante y 3to eje motriz: 20' 1".
Distancia entre centros de Bogies del Tender: 8' 11".
Distancia entre centros de 1er eje bogie delantero y último del trasero: 13' 2".

SISTEMA ELECTRICO

Tipo: Generador Eléctrico de turbina a vapor, construido por J. Stone & Co. Ltd., London., de 24 Volts, y 500 Watts.
Las maquinas contaban con un foco frontal, construido también por J. Stone & Co. Ltd. en la parte superior de la caja de humos y una lámpara en la cabina. También contaban con dos focos pequeños en la cabina, ubicados junto a los dos niveles de agua, para saber en la noche en donde se encontraba el agua en los mismos. De origen, estaban equipadas con faroles a carburo, sin luz de cabina.

SISTEMA DE FRENOS

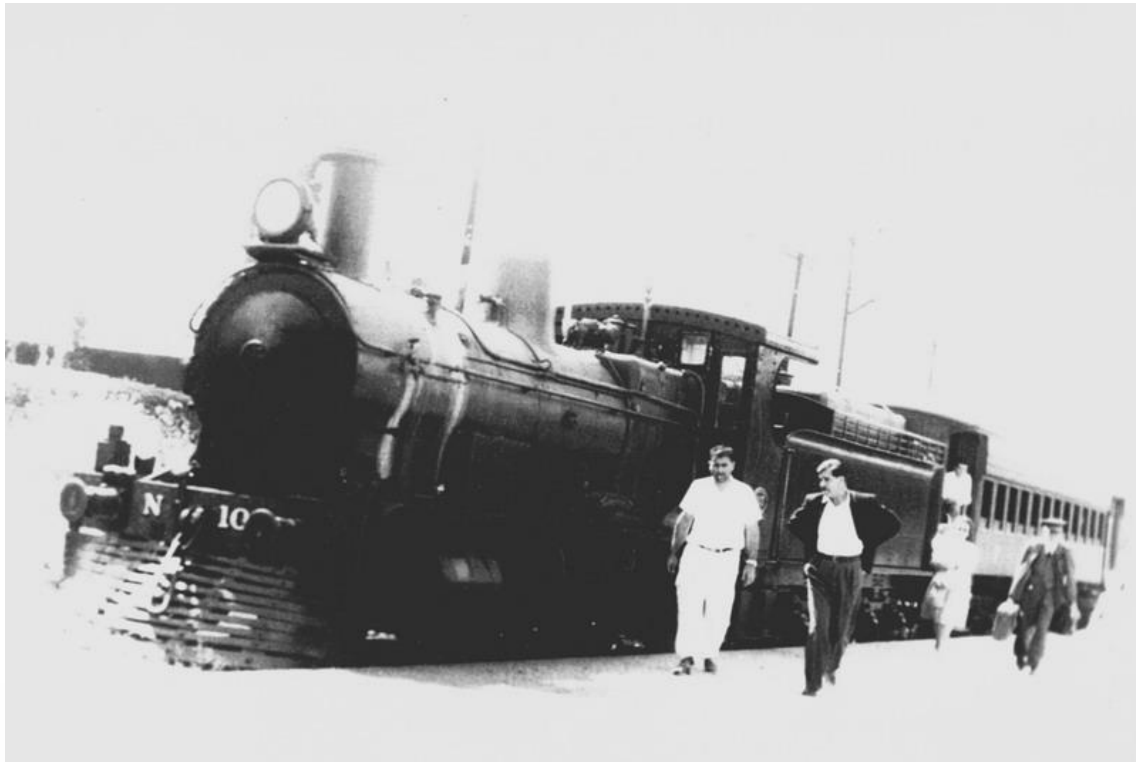
Tipo: Freno Automático a Vacío (FAV) compuesto por un cilindro de vacío en la locomotora, de 39,300 libras y 21" de diámetro, y 2 cilindros de vacío en el tender de 12,150 libras cada uno, de 15" de diámetro.

Servicios:

Las N eran verdaderamente las dueñas de la campaña Uruguaya, tanto ellas como sus hermanas más veteranas, las Clase L y Clase G, y también sus hermanas más jóvenes, las Clase N1 como así también las posteriormente llegadas Clase New F, eran el brazo fuerte del Ferrocarril Central del Uruguay. Estas 5 clases de máquinas, si bien diferían en años, su rodado era el mismo, el 2-6-0 y esto sumado a su bajo peso las

hacia las líderes indiscutidas de los ferrocarriles uruguayos.

No se caracterizaban por ser poderosas, tampoco sorprendían a nadie por su tamaño, ya que eran bastante pequeñas, especialmente las Clase G, y tampoco tenían nada que llamara la atención sobre otras locomotoras más grandes y esbeltas, pero ahí estaba justamente su secreto; eran maquinas capaces de todo, especialmente las Clase N1 que eran las más nuevas, y potentes de todas las series.



Las Ns eran grandes candidatas a andar en la vía de la combinación Sayago a Peñarol, tanto fuera al salir de una reparación grande, o solamente para asegurarse que el servicio se cumpliera. Acá, la maquina Ns Nº103 con uno de los salones Lancaster asignados a dicha tarea.

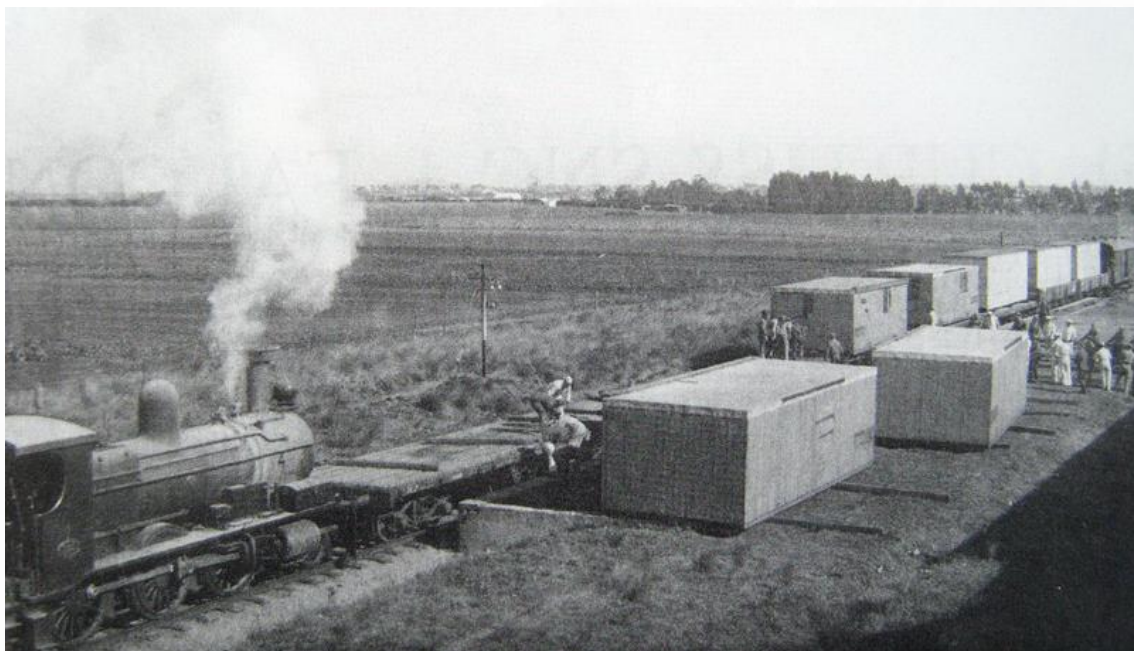
Rodado adecuado para levantar buena velocidad, potencia mediana para remolcar trenes de 400 toneladas en promedio, y un bajísimo peso por eje, hacía de estas locomotoras, un producto adaptado a las circunstancias, literalmente, no había nada que una 2-6-0 no pudiera hacer. Si les faltaba potencia, solo debían juntarse con otra locomotora y en doble tracción superaban en potencia a cualquier maquina Clase R o S, si se las necesitaba para maniobras, su corta longitud las hacia capaces de realizar las mismas sin problemas, contando así con una máquina que si bien, no se le daba hacer maniobras con tanta facilidad como a una maquina tipo tanque, y que si bien tampoco tenían tan buena visual como estas, si lograban buenos resultados, al no tener demasiado torque en los arranques, como si ocurría con locomotoras más grandes como las Clase R o las S, las que si bien en teoría podían hacer maniobras, se les dificultaba muchísimo mas por su enorme tamaño y potencia.

Las 2-6-0 y especialmente las N y N1, no consumían tampoco demasiado y principalmente en el caso de las N1, eran relativamente sencillas de repararse, al contar con distribución Walschaerts, pero a todas estas ventajas técnicas, se sumaba su punto más fuerte, su bajo peso… lo que las posibilitaba a cualquier Clase 2-6-0 a recorrer cualquier punto de la red de los ferrocarriles Uruguayos, sin ninguna clase de

restricción. Quiere decir que se contaba entonces con una locomotora de porte mediano, de buena aceleración, de consumo discreto, de un grado de potencia bastante justo que las hacia aptas tanto para carga como para pasajeros, y que además, poseían una buena autonomía en línea principal… sin dudas, era la maquina ideal y por eso existen fotografías de ellas haciendo literalmente todo tipo de trabajos.

Es un hecho menor tomando en cuenta que las N hacían básicamente cualquier cosa, y a lo largo de su vida les tocó remolcar y realizar los más variados trabajos, pero en el caso de la locomotora Nº104, cabe destacar que ella fue la que el día 2 de agosto de 1942, condujo desde el Puerto de Montevideo, hasta la Base Aérea Capitán Juan Manuel Boiso Lanza, propiedad de la FAU (Fuerza Aérea Uruguaya) a un contingente de cajas de madera, las cuales en su interior contenían a los aviones Curtiss SNC 1 Falcon, adquiridos recientemente por la FAU.

En 1916 se había encarado la construcción de la Escuela Militar de Aviación en su primera sede del Aeródromo Militar Cap. Boiso Lanza. Este campo de aviación que en épocas de antaño fuera una lechería, fue elegido para la incipiente Aviación Nacional por los recordados Tenientes Juan Manuel Boiso Lanza y Esteban Cristi entre otras razones por contar justamente, con una vía férrea en su perímetro sur lo que facilitaría las futuras actividades



Aquí vemos a la maquina Nº104 dentro de la base aérea de Boiso Lanza, entregando las cajas que contenían en su interior, desarmados, a los aviones Curtiss SNC 1 Falcon. (2 de agosto de 1942)

Fue construido un desvió de 116 metros en el Km 13.884 desde la vía principal a Toledo, y desde ese desvío, se descargaron todos los materiales para la construcción de dicha Base, además de esto, adentro del recinto de la misma, se construyeron andenes apropiados para el embarque y desembarque de cargas diversas; en el Hangar No 3, el mismo contaba con un andén que permitía el acceso directo al ramal ferroviario que une las estaciones Manga y Peñarol.

Los aviones Curtiss SNC 1 Falcon, serían armados por la Dirección General de Talleres Almacenes y Servicios. Estos aviones llegaban por mar y desarmados dentro de cajones de madera, al puerto de Montevideo y desde allí eran colocados sobre vagones

plataforma, y llevados en tren hasta la Base Boiso Lanza, ingresando a la misma por su desvío propio, a donde eran descargados en los andenes especiales para dichas tareas dentro de la base, en el Hangar No 3, y como ya dijimos, la locomotora encargada de dicha tarea fue justamente la Ns Nº104, pero este tipo de servicios a la base Boiso Lanza evidentemente se fueron dando a través de los años.

En el caso de la locomotora Nº100 también cumplió funciones como las de arrastrar trenes oficiales del presidente de la república. Esta máquina fue elegida gracias a su numeración, para arrastrar un tren con una delegación, durante los festejos de los primeros 100 años de la capital de Cerro Largo, la ciudad de Melo, la cual estaba encabezada por el en aquel entonces Presidente Nacional de Uruguay Dr. Juan José de Amézaga. No se tienen echas de esto pero fue entre 1943 y 1947.



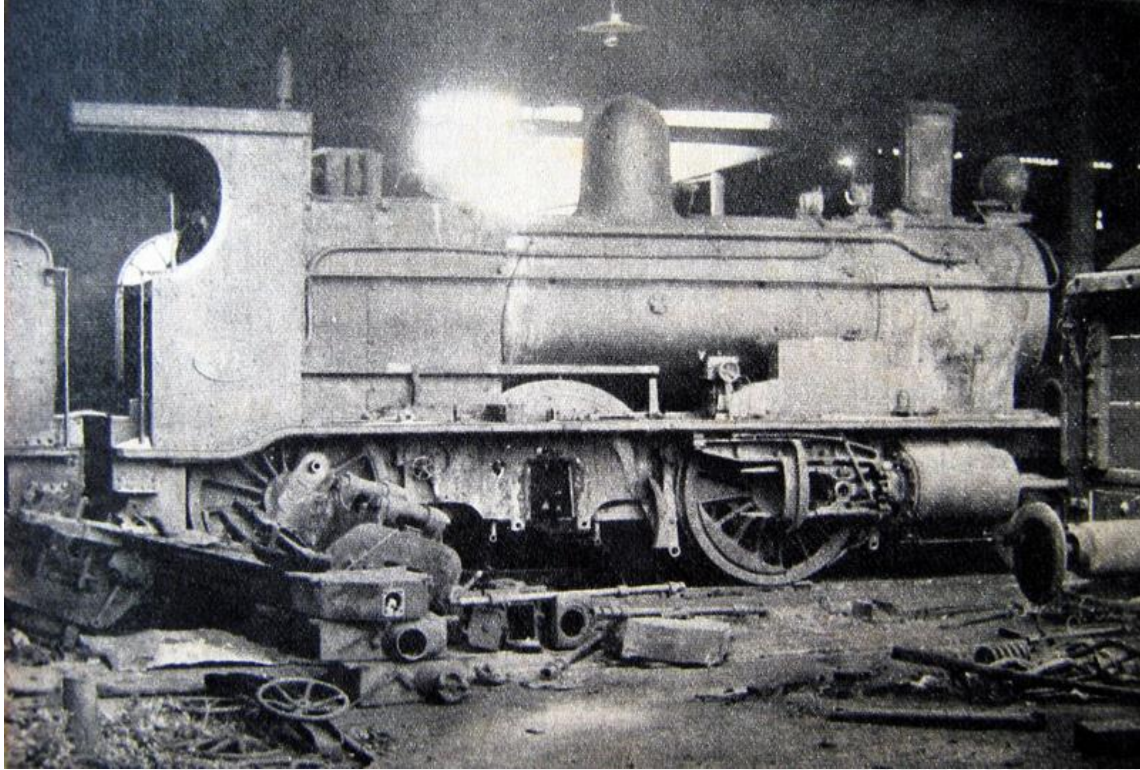
Tal vez no fuera lo más sensato, pero aquí se ve a la Ns 100 remolcando un tren de cisternas, por Parque del Plata, en la línea al este.

Estatización:

El día 31 de diciembre de 1948 el parlamento aprobó los proyectos para la adquisición de los ferrocarriles de capitales extranjeros que aun operaban en Uruguay, a modo de cobrar la deuda de 17 millones de libras que el Reino Unido había contraído con Uruguay a través de exportaciones cumplidas de materia prima y alimentos, durante la segunda guerra mundial. No era un tema simple, partiendo de la base de que las condiciones impuestas por los deudores, no permitían que los acreedores dispusieran libremente del importe acumulado.

Extrañamente, la comisión técnica designada por el poder ejecutivo para estudiar la oferta de venta de las empresas de capitales británicos que operaban en Uruguay, aconsejo al Estado no tomar ninguna responsabilidad financiera y limitar su intervención al homologado de las tarifas, "dejando a las empresas que continúen su explotación, en libre competencia con los demás sistemas de transporte".

Luego de varias hojas redactadas en base al proyecto de nacionalización, el día 31 de enero de 1949, la nacionalización se consumó y los ferrocarriles británicos pasaron a manos del estado de Uruguay, pero las tratativas no serian fáciles ni terminarían ahí. Se había planteado la posibilidad de crear un organismo que monopolizara el transporte de pasajeros y carga por vía terrestre entre otras cosas, como explotación de carreteras y demás, expropiando poco a poco los bienes a las empresas privadas, pero esto proclamó una dificultad tan grande, que se prefirió simplemente, que el nuevo ente se encargara solo del monopolio del sistema ferroviario.



Un aspecto generalmente no visto… la Ns Nº92 siendo reparada en un taller, posiblemente en Paysandú, pero no hay seguridad absoluta.

Sin embargo, desde el año 1915 el estado uruguayo ya tenia bajo su mando compañías ferroviarias, y al nacionalizarse las que aun pertenecían bajo los capitales extranjeros, se englobó a las mismas dentro de un ente denominado Ferrocarril Central Del Uruguay (Una españolización de la compañía C.U.R. – Central Uruguay Railway, la cual no solo era la mas grande de las compañías británicas, sino que era la dueña de todas las otras empresas inglesas, a pesar de que operaban todas como empresas independientes) mientras que por otra parte, las empresas que ya eran estatales antes de la nacionalización de 1949 continuaron nucleadas en “Los Ferrocarriles y Tranvías del Estado” existiendo desde ese entonces, dos administraciones ferroviarias estatales.

La nacionalización de los Ferrocarriles no fue un caso aislado, siendo también nacionalizados los tranvías eléctricos, de la empresa de aguas corrientes, y demás, conservando solamente los ingleses, la empresa de la Compañía del Gas (única aun rentable en esa época según se dice…) hasta la década del 70.

Estas fueron épocas de bonanza para el Uruguay, el cual se había visto ampliamente beneficiado durante los años de la guerra por el aumento de las exportaciones, lo que posibilitó una "revolución" modernista en los ferrocarriles uruguayos y en el país en general, a principios de la década del 50, así las Clase Ns y muchas otras locomotoras que llegaron a esta época, comenzaron formar parte de un parque general. En un hecho destacable referente a la línea al este, fue en 1949 que se cumple con la segunda etapa de mejoramiento de la infraestructura en la línea al este; plan comenzado en 1930 cuando fue reconstruida toda la vía desde Empalme Olmos a Km 144. Desde 1949 lo que se hiso fue la renovación total del tramo comprendido entre Km 144 hasta Punta del Este, y a diferencia de lo ocurrido en 1930 cuando se realizaron ventas de Bonos para conseguir fondos, en este caso la financiación para esta obra fue inversión propia de los Ferrocarriles del Estado.

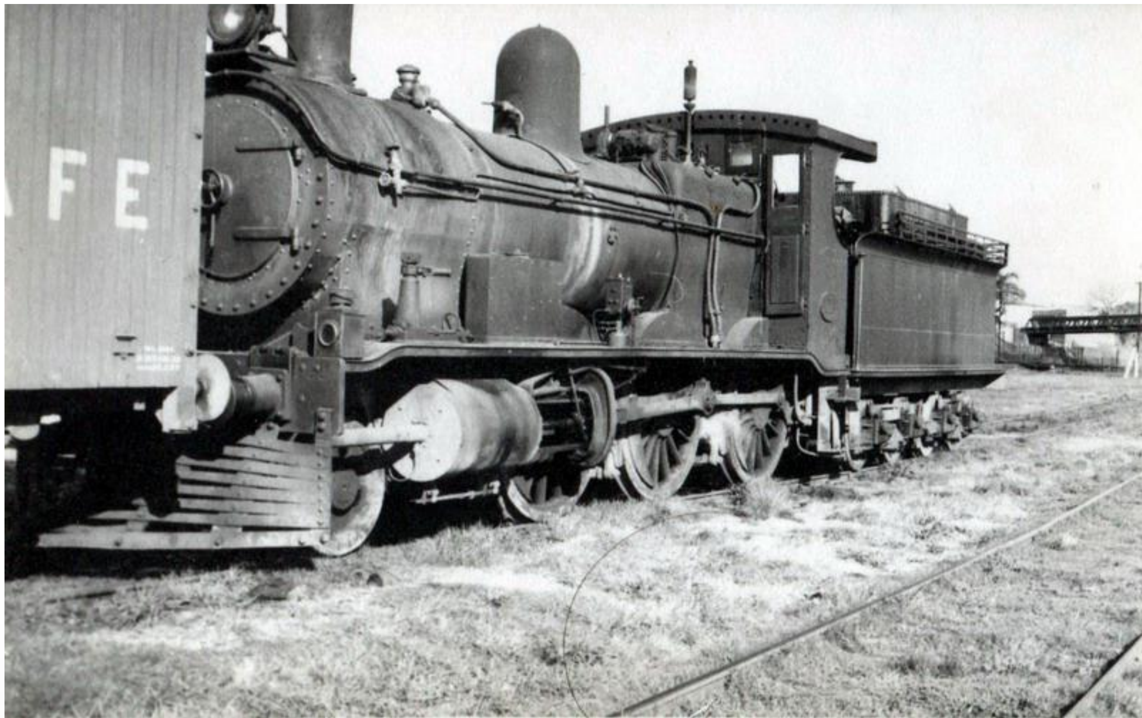


Aquí se aprecia a la locomotora Clase Ns Nº96, detenida frente a la estación Repecho en la Línea al Este con un tren de Vía y Obras. Esta máquina estuvo vinculada cuando fue tomada esta fotografía, no solo a esta línea, sino también, al proyecto de reconstrucción de dicha línea. (Archivo Museo Puerto del Sauce)

Este segundo plan de mejoramiento, llevó a que tanto el material rodante remolcado como así también el tractivo, fuera diseminado por todo el país dejando atrás los tiempos en los cuales cada compañía inglesa y o estatal tenía su propio material rodante corriendo en sus respectivas vías. Es por ello que en lo que a la Línea Al Este Respecta, no era raro ver locomotoras a vapor que habían pertenecido al Central Uruguay Railway hasta hacia poco, remolcando trenes de balasto por la Línea al Este durante el plan de mejora. En algunos casos, estaciones como Repecho, vieron sus diagramas de vías cambiados de forma momentánea, realizando nuevos desvíos muertos, de carácter transitorio ya que estas nuevas vías eran utilizadas para detener los trenes de Vía y Obras durante el avance de los trabajos de re balastado de la línea evitando así que las formaciones estorbaran en la línea principal. El balasto era extraído de la Cantera Suarez, cantera explotada desde hacía largo años por el Central Uruguay

Railway para uso en sus vías, al pasar todo al estado era ahora un recurso general de todos los ferrocarriles.

Hacemos referencia a esto aquí, porque por lo menos, sabemos que la locomotora Clase Ns Nº96, fue una de las involucradas en este plan de mejora, comenzando a recorrer parajes que durante sus 42 años de vida, jamás había recorrido, ya que la línea al este no pertenecía a CUR, sino a AFTE, pero ahora con la nacionalización, las Clase Ns y todas sus compañeras de otras clases, pasarían a recorrer el país en su conjunto. Es interesante destacar que la Ns 96, de alguna forma quedó asignada a esta línea, y por eso, en los años 60, estaba designada como "locomotora de reserva" en Rocha. De eso hablaremos más adelante.



En algún momento ya creada AFE, una de las Ns operó durante un tiempo como maniobrera en Rivera, esta imagen está tomada ahí. (Archivo Jorge Cerigliano)

El día 19 de septiembre de 1952, nace A.F.E. (Administración de Ferrocarriles del Estado) luego de ser fusionados, el Ferrocarril Central del Uruguay el cual había concentrado todas las empresas ferroviarias de capitales ingleses nacionalizadas, en una sola, con los Ferrocarriles y Tranvías del Estado que seguía a cargo de las empresa que pertenecían al estado antes de la nacionalización de 1949, formando un solo ente de carácter ferroviario.

Hasta la década del 50, el sistema ferreo uruguayo de trocha estándar era totalmente monopolizado por la tracción a vapor, salvo pequeñas excepciones de ferrocarriles industriales ajenos (en cuanto a tracción) a la red nacional, a pesar de estar conectados a esta. En 1949, fue realizada una prueba comparativa de dos locomotoras de maniobras a vapor del CUR, y las dos nuevas locomotoras Diesel Eléctricas de la ANP. El resultado de la prueba se expresó de la siguiente forma "*Se permitió demostrar sin lugar a dudas la certeza de poder amortizar un elemento tal en un plazo de 4 años, únicamente en base al ahorro de combustible*"

Así se dio el puntapié para lo que se conocería como la era de la Dieselización del sistema Ferreo Uruguayo, el cual buscaba relegar a segundo plano y posteriormente eliminar por completo a las locomotoras a vapor.

La introducción masiva de locomotoras diesel, restó rápidamente importancia a las locomotoras a vapor, llegando incluso a darse de baja durante 1954 especialmente, a un gran numero de ellas. Para 1954 muchas de ellas, incluidas las N3, figuraban en una lista de locomotoras que se pretendían vender como chatarra, a pesar de ser de las que estaban en mejor estado de todas las maquinas que integraban el listado. De igual forma, algunas maquinas operaban a pesar de estar en el listado.



La Maquina Ns 98 partiendo con un pequeño tren carguero desde Paysand a Paso de Los Toros en Junio de 1968. (Fotografia de Peter Finch)

Consecuencia de una suma de varios factores, la tracción diesel no logró sustituir a las locomotoras a vapor como se pretendía, se podría decir que durante toda la década de los años ‘50, se mantuvo en general un correcto uso del material tractivo salvo algunas excepciones.

Solo que la fortaleza de las maquinas diesel no pudo hacer frente al desastre que era el sistema férreo nacional y a pesar de que las locomotoras llegaron con repuestos suficientes para varios años, el avance del tiempo logro que los mismos comenzara a escasear, y muchas veces, el uso incorrecto de los equipos, malas políticas aplicadas al ente etc, fueron causando que desde finales de la década del ‘50 en adelante, se perdiera de a poco la prolijidad, el orden y demás, y como contra partida, se formó el consecuente caos el cual arrastró consigo a todas las dependencias de AFE.

Los Crueles Años 60:

A finales de los años 50, comenzó la segunda etapa del proceso de Dieselización del parque tractivo para el sistema ferroviario uruguayo, abordado a principios de los años 50. Así, persiguiendo el objetivo de lograr erradicar a la tracción a vapor en el sistema, lo cual concluyó con una importante incorporación a principios de los años 60 de material tractivo liviano, buscando terminar con la tracción a vapor en las líneas donde locomotoras diesel mas pesadas no podían ingresar dadas sus limitaciones de peso

En febrero de 1957 se planteó un proyecto que comprendía la idea de adquirir mas locomotoras diesel, pero a diferencia de lo ocurrido a principios de los años 50, en este caso se buscaba un producto de potencia y peso reducido, talvez no capaz de arrastrar a gran cantidad de toneladas, pero si capaz de ingresar en toda la red de AFE, y no sufrir el problema de pesos elevados para rieles livianos, experimentados por las locomotoras de línea principal serie 1500 y 1600.



Si no les bastó con recorrer toda la red de los Ferrocarriles Uruguayos, las Ns tambien fueron internacionales. Aquí se aprecia a una de las Ns en Livramento, Brasil, remolcando un tren de AFE con desnito al frigorifico Armour en Brasil (Fotografia Archivo ATU)

En resumidas cuentas, se intentaba conseguir locomotoras Diesel que presentaran el mismo desempeño de las locomotoras 2-6-0 para poder erradicar de una vez por todas, a la tracción a vapor en Uruguay. El trabajo fue finalmente confiado a la empresa francesa Alsthom *(Societe Generale de Constructions Electriques Et Mecaniques - ALSTHOM)* y comprendía la fabricación de 25 nuevas locomotoras diesel de línea principal y maniobras pesadas. El acuerdo entre AFE y la empresa Alsthom fue firmado el día 15 de Febrero de 1962, y la empresa comenzó de inmediato la fabricación de las locomotoras donde ya se sabia de antemano, que las mismas entre otras cosas, seria muy veloces, capaces de desarrollar velocidades superiores a los 90 km/h.

Entre la segunda quincena de noviembre de 1962 y la segunda quincena de febrero de 1964 fueron recibidas las 25 nuevas locomotoras, compra que se había complementado su vez con la adquisición de 14 locomotoras diesel de maniobras. Contra todo esto, una vaporera de 1910 difícilmente podría luchar, pero el avance tecnológico sin una base firme termina cayéndose sobre su propia existencia, y el ya existente deterioro del parque tractivo diesel que había ingresado al Uruguay en la década del 50, absorbería a estas nuevas maquinas también, porque no solo que no daban abasto para erradicar por completo a las vaporeras que aun quedaban, sino que además fueron sometidas a unas exigencias tales que en pocos años quedaron casi en su totalidad radiadas de servicio por rupturas grabes, a pesar de ser modernas.



En esta imagen posterior a 1954, se aprecia a una Clase Ns junto con una locomotora GE 44Ton, detenidas ambas en la remesa de Peñarol (Fotografia Archivo ATU)

La ventaja más evidente de las locomotoras a vapor, era su simplicidad respecto a estos equipos diesel modernos; las maquinas a vapor eran capaces de operar bajo cualquier circunstancia, su capacidad de operación, en condiciones adversas o incluso,

con daños grabes en su fisonomía hacia que siguieran adelante a marcha precaria pero en funcionamiento hasta alcanzar su destino.

Si una maquina a vapor, se dañaba en pleno viaje, siempre y cuando el daño no fuera extremadamente grabe, era común que se la reparase improvisando algún método sencillo; esto se lograba porque los mecanismos de una maquina a vapor eran simples y los materiales sumamente robustos, algo que posteriormente no ocurría con las locomotoras diesel, por la complejidad de sus componentes.

Al tener dos “motores” las vaporeras (un cilindro de cada lado del chasis) fue posible una práctica poco común pero vigente, que consistía en desacoplar las bielas motrices de un lado de la máquina, y desafectar al cilindro de ese lado, cuando ocurría que uno de los dos cilindros se averiaba. Esto requería conocimientos a la hora de desacoplar las bielas, pero posibilitaba hacer seguir el tren con un solo cilindro operativo, con la consiguiente perdida de potencia y haciendo en muchos casos necesario, dejar la mitad del tren en el lugar.



Aquí se aprecia la maquina Nº97 o 99 (no se sabe cual de las dos) abandonada en Carnelli. Ya empezaban a caer…

Al ir siendo radiadas las locomotoras Diesel, se hizo cada vez más necesario detener el proceso de abandono y destrucción de parque tractivo a vapor. Generalmente las maquinas a vapor que eran radiadas eran las maquinas de gran porte, conservándose generalmente activas las maquinas de tamaño medio (caso de las N) y las mas pequeñas que cumplían tareas de maniobras. Pero lamentablemente, en muchos casos el daño ya estaba hecho y con la totalidad de un parque compuesto por 103 locomotoras diesel, había logrado causarle un daño muy fuerte al parque de vaporeras pesar de ser luego necesarias cuando comenzó la crisis de tracción diesel.

Se estima que con la llegada de las Alsthom a principios de los años 60, fueron sacadas de servicio maquinas a vapor que hasta antes de eso estaban andando, en el caso de las Ns varias fueron retiradas, ellas eran las Nº91, 94, 102, 107 y 108 de las que no se

tienen fechas de hasta cuando funcionaron, prosiguiendo en servicio aparentemente las que estaban en mejores condiciones.

En estos 5 casos, las que se presume que salieron primero de forma definitiva de servicio, serían las Nº102, 107 y 108, extrañamente las 3 más nuevas de toda la serie; la razón para suponer que fueron las primeras, es porque fueron las primeras en ser dadas de baja del inventario de material rodante. Las que fueron retiradas primero fueron las Nº102 y Nº107, siendo retiradas del inventario el día 9 de noviembre de 1960, mientras que la Nº108 fue retirada del inventario el día 31 de diciembre de 1960.



Una Ns en Paso de los Toros llevando una plataforma con una Bulldozzer arriba.

Un dato curioso, es que según un informe fechado el día 31 de diciembre de 1958, donde AFE organizaba una “Venta de Chatarra de viejas locomotoras de vapor” no figura entre las maquinas que serían vendidas, ninguna de las locomotoras Clase Ns, entendiéndose que seguirían funcionando hasta que lograran llegar nuevas locomotoras diésel que estaban recién en licitación internacional (serían las futuras maquinas Alsthom BB56), pero lo raro de esto, es que al final de la lista de las maquinas que estaban ya condenadas, aparecía una lista con las “Futuras locomotoras a vapor en ser retiradas” aparecían si las Clase Ns, pero cuándo se las nombró se omitió justamente a las Nº91, 94, 102, 107 y 108 a pesar de que para 1958, aun no estaban dadas de baja.

Esto da un claro indicio de que ninguna de estas 5 locomotoras se encontraban aun en servicio en 1958, sospechándose entonces que posiblemente estuvieran ya condenadas por problemas más serios, como ser rupturas importantes, o estar tal vez dañadas por accidentes, o por ser víctimas de canibalismo para las demás; lo que sí es seguro es que existir existían, porque años luego se las vería abandonadas en Sudriers, pero porque salieron de servicio de forma tan prematura es un misterio.

Durante los años 60, dentro del galpón de máquina de la estación Rocha, se encontraba guardada como "Locomotora de Reserva" la maquina a vapor Clase Ns Nº96, este galpón de dos vías y una de ellas con una fosa fue la única parte que se llegó a construir, de los formidables talleres ferroviarios que abarcaba el proyecto original…

Existe también una leyenda que apunta a una de las locomotoras Clase Ns, y realmente no hay forma de probar si esto fue cierto o no; dicha leyenda habla de que a la locomotora Ns Nº101 se la conocía en la jerga ferroviaria bajo el apodo de "Asesina"; supuestamente se había ganado este terrible sobrenombre por la alta cantidad de accidentes y muertes que había provocado a lo largo de su vida, pero esto es algo un poco difícil de creer primero porque no hay forma de probar que efectivamente esta máquina fuera propensa a accidentes y desastres, ya que en realidad todas las locomotoras en algún momento de su vida sufren choques o descarrilos que pueden llegar a terminar con la vida de algún conductor imprudente que se tira en un paso a nivel etc y segundo, porque no se sabe siquiera de donde sale esta afirmación, cuando la 101 sería una de las Ns con una vida útil menos prolongada.



Si bien no se sabe exactamente cual es esta Ns ya abandonada y semi desmantelada, se sospecha firmemente que se trata de la Ns Nº102. El lugar si es conocido, se trata de las vias que estaban frente a la estación Durazno de los Ferrocarriles del Estado. Esta imagen esta tomada en Noviembre de 1969 por Disman Anchieri

Las siguientes dos Clase Ns en ser radiadas, serían las Nº99 y 106; estas dos máquinas figuran como activas en la lista de material rodante para la chatarra, o sea, figuran junto a las demás, entre las maquinas que se encuentran activas y por eso no integran la lista de máquinas que se venden como chatarra a finales de 1958, pero en embargo, son ambas dadas de baja del inventario general, el día 31 de diciembre de 1963 y esto puede deberse directamente a la puesta en servicio de las locomotoras Alsthom BB-56 que venían directamente a reemplazar a las locomotoras de vapor de porte mediado, o sea, a las N en su conjunto etc.

Queda claro entonces que en el caso particular de estas dos máquinas, las Nº99 y 106, fueron retiradas de servicio en algún momento entre 1959 y 1963, posiblemente, hayan tenido rupturas o estuvieran en mal estado, y se decidió radiarlas para ser utilizadas de fuente de repuestos para las demás. Otro hecho destacable, es que en 1969, se registra a varias Ns fuera de servicio y ya abandonadas desde hacía años, en los Talleres de Sudriers, que por esos años, estaban sin operación alguna, y al estar abandonados también, eran utilizadas sus vías como "Cementerio" de material rodante fuera de servicio. Así, las locomotoras de vapor Clase Ns que en 1969 fueron registradas ya abandonadas en Sudriers, fueron las Nº91, 94, 107 y 108; respecto a las dos máquinas que faltan aquí, o sea la 99 y la 106, se sospecha que se encontraban abandonadas en Durazno a finales de los 60.



Una de las fotografias a color mas antiguas que hay de las Ns, aquí se aprecia la maquina Ns Nº105 en plena operativa, durante los años 60 (Fotografia de Romulo Guerrini)

Calderas Fijas:

Según registros, el día 9 de marzo de 1951 fue asignada a "Caldera Fija" en los talleres de Paysandú, la locomotora Clase Ns Nº103; Esta era una práctica sumamente común, y consistía en re utilizar una locomotora, como "Generador de Vapor" para cumplir determinadas funciones que consistían generalmente en hacer mover algún motor a vapor, o bomba hidráulica o de petróleo, como también otras actividades; o sea básicamente, que la locomotora dejara de poder moverse y sin embargo, permaneciera quieta pero siendo utilizada como una suerte de "motor estacionario" En casi todas las remesas de AFE existían locomotoras a vapor radiadas para uso en tráfico, siendo re utilizadas como "Calderas Fijas" y en este caso en particular, le tocaría el turno a la 103.

El hecho de ser pasadas de locomotora a "Caldera Fija" no significaba exactamente que la maquina dejara para siempre su función como locomotora, existieron casos varios de locomotoras que pasaron a ser "Calderas Fijas" y que posteriormente volvieron a prestar servicios como locomotoras comunes, pero en el

caso particular de la 103 se desconoce qué fue lo que ocurrió; lo que genera más dudas es que según datos oficiales, el día 6 de junio de 1959, se realizó un proyecto que terminó por concretarse, que consistió en instalar como “Caldera Fija” en este caso si de forma definitiva y hasta su muerte, a la locomotora Clase L Nº69, la que había sido dada de baja del inventario el día 27 de Agosto de 1954.

Es difícil de entender que se colocara primero en dicha función a la Clase Ns Nº103 que era bastante más moderna y que se presume estaría en mucho mejor estado que la L Nº69, pero si la L Nº69 fue recién instalada para cumplir dicha función en 1959, es posible sí que la Clase Ns Nº103 estuviera prestando dicha función para alimentar de vapor a un enorme motor estacionario fijo que era el que hacia mover todas las maquinas del taller Paysandú, y que por alguna razón, fuera luego sustituida por la Clase L Nº69. Como dato, se agrega que a su vez, la Clase L Nº69 fue sustituida en esta función en el año 1988, por la locomotora Clase N3 Nº117 función que realizaría unos pocos años.



Extraña imagen de la Ns Nº92 pasando por Peñarol con un salon de madera en los años 60, podria ser un lancaster para el servicio de la convinacion Sayago a Peñarol (Archivo Jorge Cerigliano)

Desastres e Inundaciones

1959, sería recordado como un año en el cual, las copiosas lluvias de Abril causaron importantes daños en varias partes del país debido a fuertes inundaciones, siendo la red ferroviaria duramente castigada, causando incluso ceses en las comunicaciones, rebajas de servicios y desgaste de material.

El ferrocarril era el único medio capaz de operar bajo circunstancias tan negativas y él fue quien logró mantener las comunicaciones y el transporte de personas evacuadas, por las desastrosas condiciones climáticas.

Algunos tramos de las líneas a Salto, Cuareim y Rivera fueron destruidos casi en su totalidad, y la comunicación ferroviaria entre Salto y Paysandú, fue interrumpida ya que las aguas destruyeron el puente ferroviario metálico sobre el río Queguay. Intentando solucionar la difícil situación lo más rápido posible, se acondicionaron caminerías en las estaciones de Constancia y Queguay, para poder realizar transbordos con autobuses, con el fin de dar paso de un lado a otro, a la carga y los pasajeros, de como alternativa al ferrocarril.



Imagen de la Ns Nº98 maniobrando en un lugar desconocido de la red.

El Ejército Nacional cedió en préstamo a AFE, un puente de pontones que fue desplegado sobre el río, mientras que el Gobierno de los Estados Unidos, donó un puente metálico Bailey tipo M.2 utilizado por la milicia, para el cual fue necesario construir pilares, también de carácter provisorio para realizar su despliegue.
Mientras el Bailey estaba en construcción, los servicios fueron reestablecidos sobre el puente ferroviario de madera, ya que el Bailey recién quedaría inaugurado y librado al tráfico ferroviario el día 14 de Junio de 1960; y vale aclarar que la locomotora encargada de llevar el primer tren cuando fue inaugurado el puente provisorio Bailey, fu la locomotora Clase Ns Nº98, la que no cruzó sola, sino que sobre el bastidor frontal y

El ferrocarril no solamente logró reducir el tamaño de la crisis en Paso de los Toros transportando a su población a Montevideo, sino que además, salvó las comunicaciones a lo largo y ancho de toda la república, ya que por la altura de sus puentes, terraplenes y demás, era el único medio capaz de funcionar en condiciones casi normales, encargándose del transporte de los damnificados y del socorro, pero esto lo pagaría caro, ya que trabajar en formas forzadas y en condiciones tan desfavorables, llevó a una sobre exigencia a la infraestructura y el material rodante, causando que a nivel general los servicios de AFE disminuyeran drásticamente su cantidad de frecuencias y también su calidad, comenzando a su vez una larga historia de conflictos laborales.

Las inundaciones dañaron profundamente gran parte de la red, causando incluso ceses en las comunicaciones, rebajas de servicios y desgaste de material. Algunos tramos de las líneas a Salto, Cuareim y Rivera fueron destruidos casi en su totalidad, y la comunicación ferroviaria entre Salto y Paysandú, fue interrumpida ya que las aguas destruyeron el puente ferroviario metálico sobre el río Queguay. Intentando solucionar la difícil situación lo más rápido posible, se acondicionaron cominerías en las estaciones de Constancia y Queguay, para poder realizar transbordos con autobuses, con el fin de dar paso de un lado a otro, a la carga y los pasajeros, como alternativa al ferrocarril.

A medida que el Bailey se preparaba, se había comenzado la construcción de enormes pilares de hormigón armado correspondientes a un tercer puente que sería el definitivo para el cruzamiento del río Queguay, pero la construcción demandó mucho tiempo, ya que tenía que ser un puente capaz de soportar otra creciente como la de 1959 y aun así asegurar la conexión por ferrocarril en ambos márgenes.

Y hablando de la Ns 98, esta máquina en algún momento de los años 60, prestó servicios durante algún tiempo como "Locomotora de maniobras" en la playa de maniobras de la estación Central de Montevideo, posiblemente ante la escases de locomotoras de maniobras para realizar dicha tarea, por esta razón, la Ns 98 mientras realizó dicha función, no usaba miriñaque al frente, para ser más dócil al momento de realizar maniobras; pero se desconoce exactamente cuánto tipo duró realizando esta actividad.



La Ns Nº98 sin miriñaque, siendo usada como máquina de maniobras en la playa de Central, en los años 60. (Archivo Alain Furest)

El día 31 de diciembre de 1968 fue retirada del inventario la locomotora Nº101, se estima que estaba radiada lógicamente desde bastante antes y de ahí a que se decidiera darla de baja, sin embargo, esta máquina a diferencia de las demás, no sería completamente descartada y si bien no se sabe exactamente cuándo se la reconvirtió para una nueva función, se tienen datos oficiales de que en abril de 1977, la Nº101 se

encontraba en ubicada en la Remesa de Paso de los Toros, reconvertida como “Caldera Fija”. Como ya se sabía de ante mano que no volvería a prestar funciones como locomotora, la 101 fue despojada de todas las partes que ya no necesitaría al no necesitar moverse.

Así fue como perdió su tender original, se le adaptaron topes en la parte baja del bastidor en la cabina para poder empujarla, se le colocaron tubos que salían desde el lateral del domo, y le fueron retirados los dos cilindros, silbato, dinamo de vapor, luces etc, básicamente, se dejó de ella su caldera y tren rodante para que pudiera ser remolcada si había que cambiarla de lugar por alguna razón. No era una muerte total, pero sus días como locomotora habían quedado muy muy atrás.

Para 1969 se elimina del servicio a otra de las Ns, en este caso, figura como retirada del inventario el día 14 de abril de 1969, la locomotora Clase Ns Nº100, su baja podría entenderse por alguna ruptura no reparada, porque llama la atención que se la radiara de servicio en la que fue considerada la peor época en materia de tracción en toda AFE; esto significa que la Nº100 no fue la única maquina dada de baja, sino que junto con ella cayeron varias otras vaporeras y también maquinas diésel, la crisis en esos años era total y si bien algunas máquinas volverían a ser reactivadas, no fue el caso de la Ns 100. Ese mismo año 1969 se sabe de la existencia de una locomotora Clase Ns abandonada en las vías de la playa de maniobras, que pertenecían a la ex estación Durazno de los Ferrocarriles del Estado, sobre el ramal a Trinidad; esta máquina era la Ns Nº102, pero se sospecha que podrían a ver otras ahí. Es posible que esta haya sido su última morada…



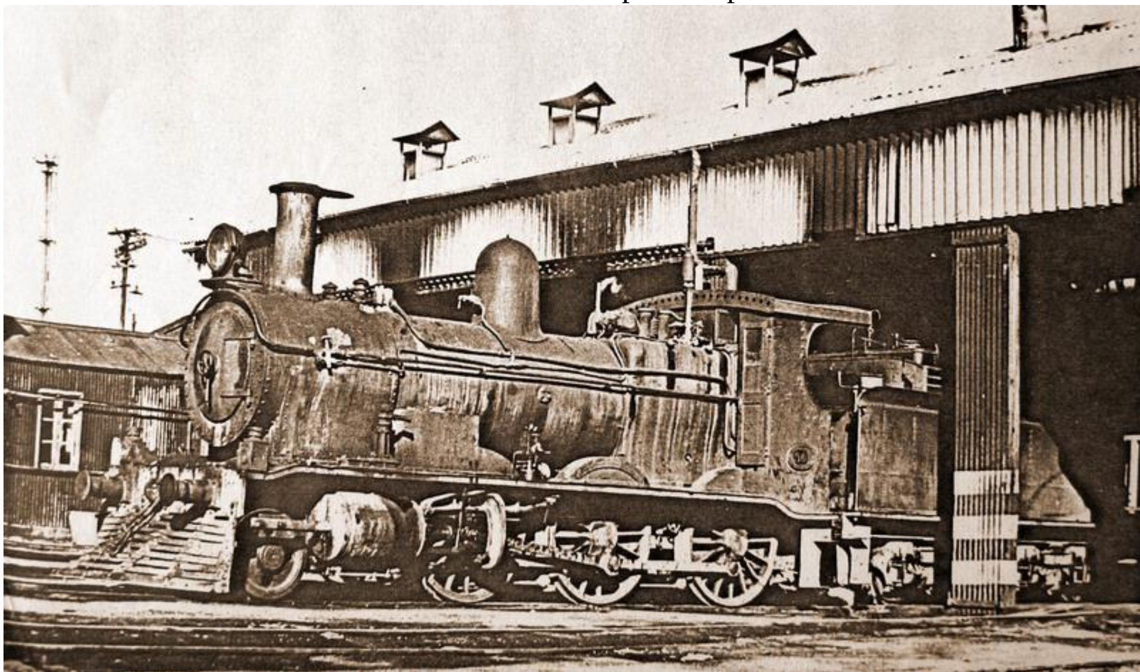
La Ns Nº90 y B1 Nº15 en Remesa Carnelli, el día 16 de agosto de 1970.

Según registros, en el taller de Paysandú en 1968 estaban las siguientes locomotoras; L69 (caldera fija) Ns 104, R 109, R 110, N 116, R 123, R 127, R 130, R 131, todas fuera de servicio. Este dato si bien es totalmente cierto, hay que tomarlo

como un dato temporal, porque muchas de esas máquinas luego serían re activadas, entre ellas la Ns Nº104 que llegaría a los 80 funcionando, y algunas otras más también.

La década del 70 no fue la mejor para las Clase Ns, se puede decir que en estos duros años muchas de ellas encontraron el final de su vía, pero hay cosas que no quedan para nada claras. Las primera máquinas de las Ns de las cuales se sabe que encontraron su final por estos años, fueron las maquinas Nº95 y 98, no se sabe que les pasó o porque fueron radiadas, pero el acta de defunción de ambas sitúa al año 1977 a donde en el Inventario de Material Rodante ambas figuran al 31/12/1977 como ELIMINADAS DEL SERVICIO.

Se presume que no habrían salido de servicio mucho tiempo antes de eso, pero se desconocen posibles causas, cuando este tipo de máquinas era muy apto para circular por las líneas del litoral, aunque esto podría coincidir con la reactivación de muchas locomotoras diésel, desde 1974 hasta finales de la década del 70, entendiéndose que no tenía sentido mantener tantas locomotoras de vapor en operación.

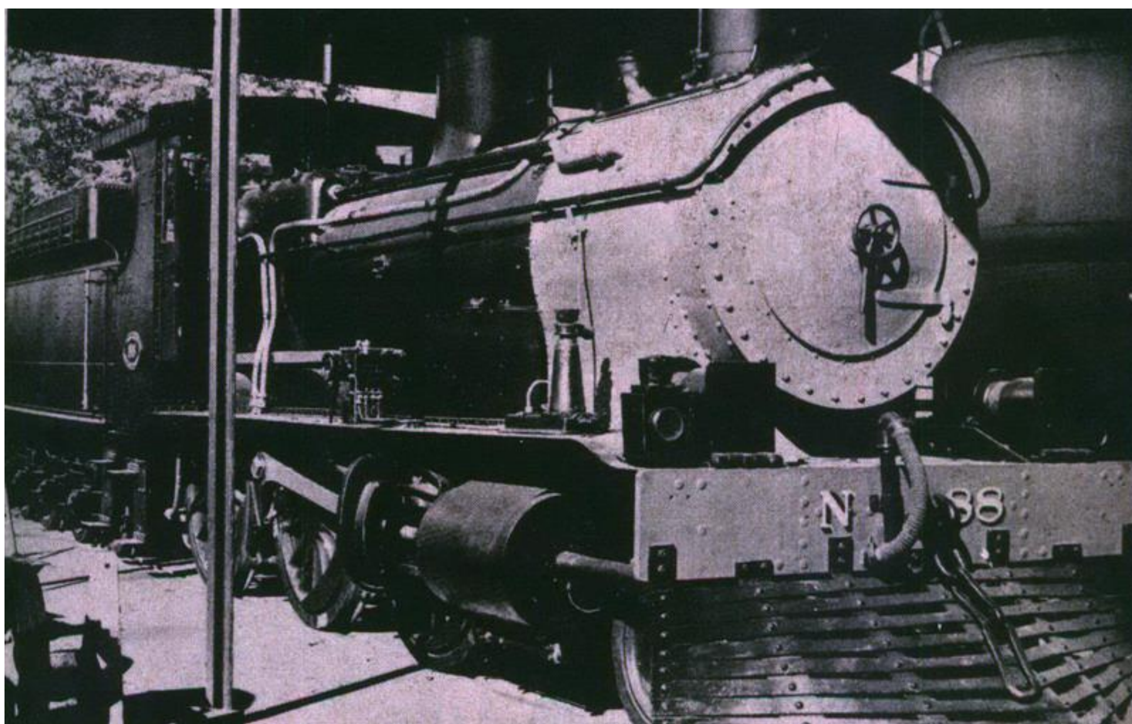


Aquí apreciamos a la maquina Ns Nº90 en Paso de los Toros en 1972 (Fotografía de Ken Mills)

Un año luego de eliminar del inventario a las maquinas Nº95 y 98, la Nº105 corrió igual suerte, siendo dada de baja del inventario, desconociéndose hasta cuando se mantuvo en operación, pero esta no sería desguazada, sino que aún le faltaba cumplir una última función, algunos años luego. Según registros de AFE en lo que respecta a la Ns 105, para el 31/12/1977, la 105 ya figuraba como PARQUE INACTIVO, pero aún no estaba dada de baja.

El siguiente, es un pliego de condiciones oficial de AFE a donde se nombra a la maquina Nº105 integrándola dentro de una futura venta como chatarra de 5 locomotoras de vapor; el hecho de no nombrar a sus hermanas que ya habían sido radiadas y dadas de baja años antes, hace suponer que para cuando esto fue redactado a mediados de los 70, las maquinas Ns Nº91, 94, 99, 100, 102, 106, 107 y 108 ya habían sido desguazadas, no así sus tenders los cuales todos eran preservados para darles otros usos. Aquí la nota:

*Para la confección del proyecto de pliego de condiciones respectivo se recibió la nota 21/85A de la Gerencia de Material y Tracción. De la misma se deduce que entrarían a la venta 5 (cinco) locomotoras del lote anterior que no fueron adjudicadas, las números 9, 41, 137, 147 y 174, además de las 157, 159, 160, **105**, 112, 125, 123, — 134, y 135, todas sin vender. Quedaría para una posterior venta la Nº69, instalada como caldera fija en talleres Paysandú, que no estaría disponible hasta que quede preparada la locomotora 117 que ha de reemplazarla.*



Y aquí la Ns Nº88, luego de ser reconstruida por última vez en su historia, en Mayo de 1976 (Fotografía Revista Rieles, AFE)

También otra locomotora la Nº131 no ha sido incluida en este nuevo lote por estar reservada a la espera de resolución de la Gerencia General a un planteamiento efectuado por la Gerencia de Material y Tracción ante la posibilidad de ser usada como caldera en el Parque Nacional de Santa Teresa.

Lo que lleva a Proveeduría plantear esta venta en el día de hoy es la reiteración de la Gerencia aludida en lo que tiene que ver con el retiro de los cilindros de hierro fundido y las cajas de ejes de bronce que contienen las locomotoras.

Concretamente 1a Proveeduría a los efectos de continuar el trámite de esta licitación solicita conocer si se mantiene el criterio sostenido por el Directorio al respecto de este hierro fundido y bronce que manifestó la Gerencia General en la reunión del

(Acta Nº30), donde el Señor Gerente General expresará: que es de interés del directorio que las locomotoras en desudo se vendan en 1as condiciones en que se encuentran y en el lugar donde se hayan depositadas..." "... además se solicita que las chapas, letreros e insignias que individualicen cada locomotora sean retiradas par; ser traídas al Museo Ferroviario, debiéndose pintar su número correspondiente con pintura clara.

Se resuelve estudiar antecedentes.-

Entonces quiere decir con esto que la 105 se intentó vender como chatarra pero la idea no resultó, y ante esto, la maquina recibiría otro trabajo más, quiere decir, que no sería vendida como chatarra a posterior en esos años.

Últimos Trabajos Pesados:

En diciembre de 1973 se aprobó y el 1 de abril de 1974 se autorizó el inicio de las obras al norte de la desembocadura del arroyo Ayuí Grande, a 6 km del paraje donde estuvieron los rápidos de Salto Grande aguas abajo, quedando a 18 kilómetros de la ciudad de Concordia y a 13 kilómetros de Salto. Se trataba de la obra civil más grande que había encarado el Uruguay hasta ese entonces, y lo que se pretendía era construir una enorme represa hidroeléctrica, que uniría por sobre si a Uruguay y a Argentina tanto por vías de tren como por carretera además claro está de la generación energética.

El 1 de abril de 1979 se inició la formación del embalse y el 21 de junio de 1979 la primera turbina comenzó a producir energía. Para su construcción se utilizaron 60.000 toneladas de hierro y 1. 500.000 m3 de hormigón, equivalente a la construcción de 1000 edificios de treinta pisos de altura.



La Ns 88 llevándose un tren de cemento, ya vacío rumbo a la Planta de ANCAP de Nuevo Paysandú. Esta máquina junto con su hermana la Nº97, fueron dos de las que colaboraron durante las obras de la represa Salto Grande.

Para llevar el cemento a la obra de Salto Grande, en mayo de 1976 fueron construidos en base a bastidores ex US Army y con tanques construidos por C.I.R, 9 vagones tolva especialmente diseñados para llevar el cemento, desde la planta de Portland de Nuevo Paysandú de ANCAP a donde se las cargaba, hasta el obrador de la futura represa de Salto Grande. En el litoral del país, al no poder ingresar locomotoras diésel grandes, y ante la escases, muchas veces de locomotoras diésel de mediano porte, las vaporeras eran las encargadas de casi todas las tareas. En lo que respecta a los trabajos de construcción de la represa Salto Grande, las locomotoras Clase Ns estuvieron muy vinculadas, especialmente la maquina Nº97 que estuvo trabajando

durante largo tiempo, no solo llevando los trenes de cemento con los nuevos vagones, sino también, trabajando para los trenes de vía y obras que iban construyendo el nuevo ramal conocido como “El Precursor” que era el que comunicaba la ciudad de Salto, con una nueva estación que se construyó llamada Salto Grande, y a posterior con la represa propiamente dicha.



Locomotora Nº 96 detenida dentro de la remesa de Paysandú en 1980

Durante esa época, la Ns 97 todos los días se iba temprano en la mañana con los equipos de vía y obras, regresando en horas de la tarde a la ciudad de Salto con el personal que había terminado su jornada laboral. También estuvo vinculada a estos trabajos la hermana de la Nº97, la maquina Nº88 que por lo pronto, se sabe que participo moviendo el Tren de Construcción del y del hormigonero, sobre el puente del San Antonio durante la construcción del ramal El Precursor.

Años finales:

Los años 80 marcarían el final de las Ns, en esos 10 años irían encontrando poco a poco su final, las 8 locomotoras que lograron alcanzar esta década, aun en funcionamiento; las que aún seguían en carrera eran las Nº88, 89, 90, 92, 93, 96, 97 y 104; además de algunas de sus hermanas como era el caso de la Ns 105 que si bien no prestaba ya funciones, aun sobrevivía inactiva desde 1978 por lo pronto,

desconociéndose si las demás maquinas aun sobrevivían pero se estima que varias ya habían sido desguazadas.



La Ns Nº88 ingresando a Paysandú desde el Norte (Archivo Paulo González)

Sin embargo en esta recta final, las Ns irían cayendo una a una, pero de forma bastante acelerada… la primera en morir de las 8 que sobrevivían aun activas, fue la maquina Nº104, retirada del inventario en 1981, desconociéndose causas y si fue retirada de servicio antes y dada de baja en 1981, o simplemente se la radio en esa fecha

de forma definitiva; lo que no se sabe es que pasó con ella porque no existen registros de esta máquina en estos últimos años, se sabe que en abril de 1977 aún estaba operativa, en Salto, pero es raro que no existan imágenes más recientes de ella.

Una situación muy similar a la 104, la corrieron sus dos hermanas Nº89 y 90, se sabe que llegaron a finales de los 70 o principios de los 80 operativas, es más, en abril de 1977 se tienen registros de ambas operando en Paysandú, pero figuran como dadas de baja en 1982 sin razones aparentes. Para 1983, fue retirada del servicio la maquina Nº97, en este caso la razón de su cese de operación fue la ruptura de su caja de humos, sin embargo, a pesar de esto figura como "Operable en Paysandú 1985" aunque fue dada de baja en 1983. Su final llegaría en 1986 cuando fue desguazada en Paysandú.

Al radiar a todas estas máquinas, seguían solo funcionando las Clase Ns Nº88, 92, 93 y 96 que operaban al final exclusivamente en la zona de Paysandú cercanías, mientras que en el caso de la locomotora Nº105 que estaba fuera de servicio desde 1978, la misma seguiría los pasos de la 101 y la 103; siendo instalada como Caldera Fija en los talleres Salto, en noviembre de 1988, o al menos, en esta fecha ya prestaba funciones como caldera fija en dicho lugar, estando ubicada en la vía 10 de la remesa Salto (según los viejos esquemas), una vía muerta entre el galpón y el muro exterior que da hacia la calle Charrúa.



Aquí se aprecian los años finales de la Nº105 circulando por la Avenida Barbieri en la vía que iba al puerto de Salto.

El día 24 de noviembre de 1988, se había organizado un tren especial a vapor para un grupo de aficionados británico; el tren corrió desde Salto a Paysandú y seria remolcado por la locomotora Clase N3 Nº119; esta misma maquina había remolcado en dos ocasiones anteriores, una en 1984 y otra en 1985 servicios similares turísticos por la misma causa, y se pretendía repetir aquí algo similar.

La formación estuvo compuesta de la siguiente forma: Locomotora Nº119 + Cubierto Metálico + Cubierto Metálico + Cubierto Metálico + Coche Allan + Furgón.

En este viaje, cuando la maquina Nº119 llegó a Queguay, fue cuando sucedió la casualidad, de que llegaba a la estación Queguay también, la locomotora Clase Ns Nº88 donde según cuenta el Sr. Tabaré Bordach, al sentir el silbato de la segunda máquina (o sea de la Ns 88), los ingleses literalmente “se arrojaron de cabeza del tren” para poder fotografiar a ambas vaporeras “enfrentadas” en sentidos opuestos. La Ns Nº88 pasó sola, por al lado de la 119, mientras eran acribilladas ambas a fotografías para la posteridad.

La utilización de locomotoras a vapor en AFE, básicamente en el litoral hasta casi la década del 90, se debía a que no habían locomotoras diésel suficientes como para hacerse cargo de los trenes de carga en esa precaria parte de la red, y si bien 15 máquinas diésel Alsthom estaban siendo remotorizadas en Montevideo, hasta que no quedaran terminadas, las vaporeras deberían seguir. Sin las Alsthom, no existían más locomotoras que pudieran ingresar a las líneas del litoral, a pesar de que en ciertas excepciones, algunas máquinas 1500 circularon en el litoral, pero no podían ingresar a todas las líneas y su área de operación en esta zona fue sumamente restringida causando además daños en las vías pensadas para maquinas más livianas. Era esta la razón que permitió que se extendiera la vida útil para AFE de este pequeño puñado de vaporeras, que sobrevivían no por practicidad para la empresa, sino por necesidad; pero tenían los días contados.



La Ns N 97 en Paysandú en sus últimos años de vida (Febrero de 1981) (Fotografía de Mario Pienovi)

Los últimos servicios regulares de trenes de pasajeros que se corrieron en Uruguay con locomotoras a vapor fueron en la combinación Baltasar Brum – Cuareim en diciembre de 1987 la mayor parte de las veces, por carecer de coches motores disponibles para cumplir dicho servicio, y se estima que corrieran estos trenes con salones de madera.

En el año 1988, fue colocada como caldera fija en los Talleres de Paysandú la maquina Nº117, función que realizaría unos pocos años en sustitución de “los restos” de

una locomotora clase L muy antigua que durante años había cumplido esta función y antes de ella, la Clase Ns Nº103. La 117 no volvería jamás a moverse, ya que al ser caldera fija le fueron quitadas las ruedas motrices y todo lo innecesario para la función y lo que hacía era servir de “motor” impulsando los ejes con los que giraban las poleas que movían las maquinarias de los talleres (tornos etc). Al no ser necesarios, la 117 perdió gran parte de sus piezas móviles posiblemente para usarlas de repuestos en las N3 que seguían operando, así se quedó sin las ruedas motrices, parte del batidor, la tapa de la caja de humos etc, conservando sin embargo su caldera, tender, Pony (Eje Guía Delantero) cabina y demás, o sea, básicamente lo mismo que le habían hecho a la Clase Ns Nº101 unos cuantos años antes.



La Ns 88 durante una noche en los años 80, detenida a la espera de órdenes en Paysandú. (Fotografía de Collin Garrat)

Ese mismo 1988 la locomotora Clase N3 Nº122 averió su caja de humos, quedando fuera de servicio definitivamente, siguiendo adelante solo las N3 Nº119 y 120, además de las 4 Clase Ns que aun sobrevivían, estas eran las Nº88, 92, 93 y 96. La máquina Nº120 operaba en Paysandú mientras que la 119 que al menos hasta el día 24 de noviembre de 1988 estaba en Paysandú, se marchó a trabajar a Rivera a suplantar a la Nº122 (Se estima que esto sucedió entre finales de 1988 y principios de 1989, dado que para ese año la maquina ya estaba en Rivera).

Aquí, realizaba maniobras y remolcaba trenes entre Rivera y Livramento en Brasil, entre los que se habría encontrado un tren que sería la última exportación de ganado vacuno a Brasil, el cual estaría compuesto por 15 Jaulas de ganado regresando luego vacío. Sin embargo, el dato de la corrida de este último tren de ganado, no es posible confirmar su veracidad.

Por su parte, la actividad general de la locomotora Clase N3 Nº120 en Paysandú en 1988 era la de realizar el trayecto hasta la Planta de la cervecería *Norteña* de Paysandú con dos vagones cubiertos y algunos vagones cisterna para la planta de ANCAP de Nuevo Paysandú. Esta fue su íntima actividad en Línea Principal, pero para 1989 su trabajo fue reducido drásticamente enfocándose solo en realizar maniobras en los talleres Paysandú destacándose el trasiego de petróleo una vez al mes, para la locomotora caldera Fija (su hermana la 117) la cual tenía adosados atrás de ella, dos tenders de locomotoras que habían sido desguazadas. Estos tender habían pertenecido a una locomotora clase R y a una locomotora clase Z y servían de reserva de petróleo el cual era acercado al lugar por la 120, realizando un trayecto de 300 metros desde el lugar donde estaba ubicada la 117 y un tanque que había sido la reserva de fuel-oil en Paysandú, un vestigio de los años en los cuales esa zona era reinado de las locomotoras a vapor.



Dos hermanas, la Nº93 y Nº90 comparten esta hermosa imagen tomada en Paysandú en 1984 aproximadamente. (Fotografía de Sergio Otonello)

Para el día 31 de diciembre de 1989 aún se encontraban en el parque de AFE las máquinas de línea principal Nº88, 93, 96, 119 y 120. Todas ellas operaban en la zona de Paysandú principalmente, mientras que la maquina Clase Ns Nº92 si bien se conservaba, ya no funcionaba, esta máquina tuvo un final cruel cuando a causa de un descuido de parte del personal que la conducía. A esta máquina no hacía mucho que se le había realizado la caldera a nuevo, sin embargo, una noche (presumiblemente de 1988) en la cual los maquinistas de la misma se marcharon a tomar alcohol, se olvidaron de apagar la máquina, la cual al continuar prendida se terminó quedando sin agua en la caldera al no tener a nadie que manipulase los inyectores de agua ocasionando que la temperatura deformara el cielo del hogar de la misma (Se quemó la caldera como comúnmente se dice). Esto trajo consigo suspensiones a los involucrados, los cuales intentaron buscar solución al problema en el jefe de los talleres Paysandú el cual se dice era muy buen soldador, pero el daño era irreparable y significó para la Ns Nº92 el final de su vida de servicios.

En la primera imagen, la Ns 105 de caldera fija al lado de la remesa salto, en la segunda la Ns 88 junto a la Ns 105 en el mismo lugar en 1988. (Fotografías de Pablo De Vita)

Ese mismo 1989, la maquina Ns Nº96 fue sacada de servicio por causas naturales por Resolución de Directorio 787/89 del 3/10/89 y abandonada en los talleres Paysandú conservándola en buen estado. Se estima que ese mismo año fueron finalmente radiadas se servicio también las maquinas Nº88, 93 y 120. En el caso de la 120, los últimos tiempos el estado de la misma era deplorable, y apenas podía mover vagones, mostrando perdidas de vapor por doquier, fue la única que terminó su vida de forma digna, siendo simplemente “apagada” un día de 1989, para no volver jamás al servicio para AFE. Respecto a la Clase Ns Nº88, se sabe que en noviembre de 1988 aún se mantenía operativa, pero se desconoce el causal o la fecha exacta de su deceso.

En cuanto a la salida de servicio de la Ns Nº93 vale aclarar que sufrió exactamente lo mismo que lo ocurrido con la Ns 92, un descuido de parte de los funcionarios logró acabar con su caldera, permaneciendo en lo que respecta a locomotoras a vapor de línea principal, solo la Clase N3 Nº119 en actividad pero en Rivera mientras que todas las demás quedaron en Talleres Paysandú.



La Ns92 en Paysandú en octubre de 1985 (A.Ferrer)

<u>Resumen final de las Clase Ns:</u>

Maquina Nº88 – Aun en funcionamiento en Queguay en Noviembre 1988.
Maquina Nº92 – Aun en funcionamiento en Paysandú en Octubre 1985.
Maquina Nº93 – Aun en funcionamiento en Paysandú el 19 de mayo de 1989.
Maquina Nº96 – Retirada de Servicio por RD 787/89 del 3/10/89.

La historia de las Clase Ns había terminado, sin embargo, lo que había llegado a su fin eran sus épocas de servicio, jamás volvería a funcionar ninguna de ellas, pero aún tenían algunos capítulos por escribir, ya que afortunadamente las 4 locomotoras serian conservadas, aunque lamentablemente, todas sus otras 16 hermanas ya habían sido desguazadas en esta época, con dos excepciones, una era la maquina Clase Ns Nº101 que se encontraba aun como caldera fija en Paso de los Toros, y la otra era la maquina

Ns Nº105 que se encontraba de Caldera Fija en la Remesa de Salto, pero no por mucho tiempo. El problema con la Ns Nº105 que ocasionó su paralización como caldera fija, fue que la personas que solían encenderla durante la época en la que aún quedaba gente con entendimiento de calderas a vapor, la lograban mantener prendida sin que la maquina emanara enormes bocanadas de humo en su estática labor.

Sin embargo, cuando esta gente se fue retirando y el trabajo de encenderla le correspondió a gente con menos experiencia; las enormes humaredas causaban el malestar de la gente nueva del barrio Salteño, realizando una solicitud para que desapareciera la razón del problema. Así fue que a finales de 1988 la maquina fue pedida desde Montevideo, y se fue finalmente de la remesa de Salto a principios de 1989. La Ns 105 fue llevada a remolque por la vía, desde los talleres Salto hasta los Talleres Paysandú a donde pasaría un leve periodo en este lugar, juntándose con otra desdichada máquina que correría a futuro su misma suerte, esta era la maquina Clase N3 Nº122, que se había roto y quedado definitivamente fuera de servicio en 1988.



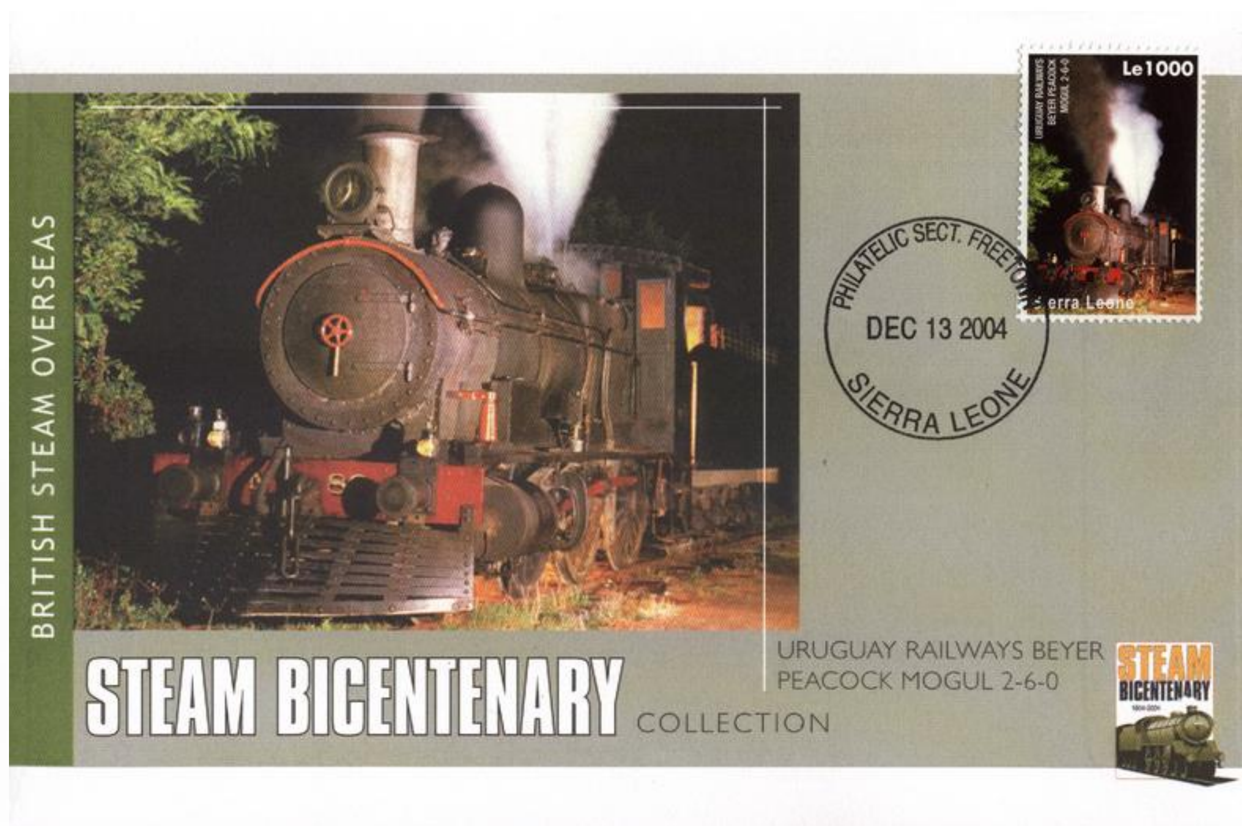
Durante su último año de servicio, a poco de terminar su vida para siempre, la Nº93 dio pelea hasta el final, aquí se la ve entrando a Paysandú en 1989. (Fotografía de Pablo De Vita)

En 1991 fueron retiradas de Paysandú las locomotoras Clase Ns Nº105 (la ex caldera fija de Salto) y la locomotora Clase N3 Nº122; ambas maquinas se preparaban para realizar el último viaje de su vida… desde los talleres Paysandú hasta los Talleres Peñarol en Montevideo, a donde serían desguazadas. El viaje fue realizado de a tramos, posiblemente por el pésimo estado de conservación de ambas maquinas, posiblemente si hubieran sido desprovistas de sus ruedas como era el caso de la Nº117 que estaba en Paysandú, se hubieran salvado, pero como podían “circular” al menos a remolque, se las llevó a encontrar la muerte en Peñarol. Para el último viaje, ambas maquinas ya no tenían sus tenders, y fueron detenidas en una de las vías rectas que tenían los talleres

Peñarol y que conducían al fondo de los mismos; en el caso de la Clase Ns Nº105, la misma fue desguazada en octubre de 1992, mientras que su medio hermana, la Clase N3 Nº122 encontraría su fin unos años luego, en 1996. Ahora solo quedaban en todo el Uruguay, 5 locomotoras Clase Ns de las 21 que supieron ser en otras épocas, de esas 5, 4 estaban totalmente completas y 1 conservaba solo su caldera, cabina, bastidor y ejes.

Sello para una Locomotora… en Sierra Leona…

En el año 2004, más precisamente el día 13 de diciembre de dicho año, Sierra Leona emitió una serie de sobres de sellos (Estampillas) con fotografías de Collin Garrat, fotógrafo profesional que ha estado muchas veces en el Uruguay, y fotografió en reiteradas ocasiones a los ferrocarriles Uruguayos. Justamente, esta serie de estampillas estaba tematizado con el asunto de "Locomotoras a vapor de distintos lugares del Mundo" con motivo de la celebración de los 200 años de la corrida de la primera locomotora a vapor de la historia, construida por Richard Trevitchick en 1804.



La Ns 88 en un sello conmemorativo de un lugar tan lejano como… Sierra Leona…
(Archivo Marcelo Benoit)

Puede parecer extraño, pero esta historia lejana tocó de cerca a las locomotoras Clase Ns de Uruguay, ya que nada menos que la maquina Nº88, fue una de las elegidas para salir en uno de los sellos, donde aparece la misma en una fotografía que le tomó Collin Garrat durante una noche en Paysandú, a principios de los años 80. Esta imagen vale destacar que fue publicada, junto con otra imagen tomada ese mismo día, pero a la locomotora Clase T Nº139 también en Paysandú, en un libro ingles de locomotoras de vapor del mundo entero, publicado a principios de la década del 2000.

El último viaje de la N3 Nº122 y Ns Nº105, aquí en Estación Algorta Rumbo a Peñarol para poder ser ambas desguazadas. En la segunda imagen, la Ns 105 ya esperando su final en Peñarol (Fotografía Nº1 de Pablo De Vita y Nº2 de Mario Pienovi)

Último Viaje:

En 1997 alguien de San José, no tuvo mejor idea que solicitar a AFE una locomotora de vapor para ser "expuesta" en el Parque San José de dicha localidad… se desconoce cuál podría ser la razón para realizar esto, pero AFE, tan generosa como siempre… no tuvo mejor idea que ofrecer a la locomotora Ns Nº92, la que aún se encontraba en Paysandú en bastante buen estado de conservación. Recordar está de más que esta máquina tiene la caldera "quemada" por el descuido de su personal, y esa fue la razón para ser retirada de servicio a finales de los 80, pero aun así, se encontraba bastante completa y en buen estado.



La Ns 92 en San José, llevada para ser tirada en un parque como basura, a donde se la saquearía y destruiría. AFE, y su total falta de interés por el patrimonio histórico…

El viaje de ella hasta San José fue bastante prolongado, primero fue llevada hasta la estación de 25 de Agosto, a donde permanecería bastante tiempo aparcada en la segunda vía de la estación, retomando su viaje cuando fue arrastrada hasta San José el 9 de Agosto de 1998 y abandonada nuevamente, en una vía posterior de la estación. Algún tiempo luego, fue levantaba con una grúa, y retirada del lugar, llevándola hasta el Parque Zoo conocido como "Parque Rodó" en la capital maragata. Por alguna razón, antes de llevar, la intendencia de San José le quitó a la máquina, sus masas de elásticos, como así también otros elementos, y las mismas hasta la actualidad, estarían en posesión de la intendencia de San José.

La máquina está bastante depredada hoy día, primeo que nada, carece de las dos bielas motrices, solo tiene las bielas de acople; esto posiblemente se lo quitara AFE para poder moverla apagada sin problemas, ya que cuando estuvo esperando en 25 de Agosto a ser transportada a San José ya no las tenía. A San José llegó también sin silbato, y sin varios elementos de la cabina… pero al ser depositada en el parque por alguna razón dejaron el tender separado como tres metros para atrás de la locomotora. La tapa de la caja de humos fue soldada ya que la abrían y se solían meter adentro usando la misma

como casa, y en algún momento, la maquina fue pintada con anti oxido y luego, con un extraño color negro, con la parte frontal de la caja de humos de color plateado al igual que el miriñaque, y detalles en rojo, haciéndola parecer más un carrito alegórico que una locomotora…



La Ns 92 en San José, actualmente, tirada como "maceta" en el Parque Rodó de dicha localidad, con el tender separado de la locomotora, y en un lugar que no tiene nada que ver con ella. (Fotografía de Fabián Iglesias)

¿Razones para llevar ahí a la 92? Difícil saberlo, la ignorancia de siempre de considerar una pieza histórica como una chatarra vieja para que jueguen los niños, lo cual es incluso peligroso, ya que de caerse desde arriba de la máquina, es factible que un niño se lastime de forma importante, y que además y por sobre todas las cosas, este tipo de actos de "tirar una locomotora como maceta" en el medio de un parque que nada tiene que ver con ferrocarriles, no tiene realmente ningún sentido, pero ocurrió en varios ámbitos.

Como dato extra es bueno destacar que por alguna razón, uno de los topes que actualmente tiene la Ns 92, perteneció en una época a… la locomotora Clase F del Midland, la Nº19 de dicho ferrocarril, que en AFE; tomaría el numero Nº180 y pasaría a ser integrada en la Clase X; máquina que fue retirada del inventario en diciembre de 1963… porque uno de sus topes terminó en la Ns 92 no se sabe, pero sin dudas esto tiene la marca registrada de AFE.

En 1998 la locomotora 101, hacia aproximadamente unos 8 años o más, que se encontraba totalmente abandonada en la remesa Paso de los Toros, su última función fue la de servir de caldera fija en dicha remesa, pero a principios de los años 90 se la dejó de usar para dicha función y entonces, permaneció abandonada a la intemperie,

esperando su final. Ese año, 1998, recibió compañía, cuando fue llevada para Paso de los Toros desde Paysandú, la locomotora Clase N3 Nº120, otra antigua compañera de trabajo que como toda locomotora antigua, ya no era necesaria desde hacía 11 años cuando cumplió sus últimos servicios, y quedó simplemente abandonada.

El cambio de sitió de la locomotora Nº120 correspondía a que aparentemente seria colocada en una plaza, como adorno de un pasado esplendoroso, frente a la también retirada del servicio, estación Canning en Paso de los Toros pero esto nunca sucedió. Así fue, que desde 1998 a 2005, ambas locomotoras permanecieron casi juntas, abandonadas una bajo techo (la 120) y pocos metros más adelante, la 101, la famosa "Asesina" arrumbada siendo acariciada por las ramas de un árbol que extendía sus brazos sobre ella.



Los restos de la Ns 101, abandonada en Paso de los Toros, donde fue años usada de caldera fija. (Fotografía de Marcelo Benoit)

Fue en ese año 1998, que la otra Clase Ns que aún quedaba en Paysandú junto con las Nº88 y 96 fue también retirada del lugar, se trataba de la Ns Nº93 la que al igual que ocurrió con la Ns 92, le fueron retiradas sus bielas motrices para poder moverla por la línea principal. Su destino final sería la ciudad de Young, ubicada a 65.1 km de la ciudad de Paysandú. Aquí tuvo que ser instalada una vía provisoria para poder por medio de palas mecánicas, quitar de las vías principales a la locomotora Nº93, y haciéndola circular por última vez sobre vías, irla moviendo sobre la vía provisoria para ser depositada en una plaza que forma parte del mismo predio de la estación Young; lugar a donde la maquina quedaría exhibida como monumento, desde aquel entonces hasta hoy día.

Sobre este hecho, una persona comenta lo siguiente:

POR Carlos Battistessa - LA LOCOMOTORA Y YO.- (Título original si los hay)

Antes que nada quiero aclarar que tengo tanto de historiador como de científico de la NASA, es decir nada, porque, entre otras cosas, la paciencia que se necesita para ello no es una de mis virtudes. Por lo tanto no me pidan fechas ni datos exactos, ni los recuerdo ni los voy a buscar, tómenlo como una pequeña colección de anécdotas.-
Voy a escribir en primera persona porque, como verán, no tengo mas remedio; y voy a escribir porque no hace mucho tiempo mi hijo, ante un bajón de esos que todos tenemos, me dijo "parate frente a la locomotora y mirala". Me hizo bien, solo estuve unos segundos.-



El color rojo en la Ns 93 es a causa del anti oxido, aquí ya en Young esperando ser llevada a su última morada.

Obviamente con no tengo que explicar lo que significó el ferrocarril para Young, baste decir que nacimos por él, crecimos a su alrededor y muchas veces morimos por él.
Por eso desde que se creó el Parque Lineal (la parte sur entre la vía y 18 de Julio), siempre se me cruzaba por la cabeza que allí debería haber objetos que nos identificaran, lógicamente el tren era lo primero que se me ocurría, pero también algún tractor viejo, un carro ruso, yo que sé, cualquier objeto de fácil mantenimiento y que no necesitara vigilancia especial y a los que los niños pudieran acceder.
Mucho tiempo después quiso el destino que Mario Carminatti se cruzara en mi camino y me hiciera ingresar a la Junta Local de Young (JLY) como Escribano y luego, en un acto de total insensatez, me nombrara Secretario de la misma.-

En el segundo período del Dr. Carmitatti Intendente, Secretaría Gral. del Esc. Ruiz Morena(como dicen los argentinos referido a los Juzgados), y en oportunidad de una reunión de la JLY, con la presencia de los Ediles Departamentales domiciliados en Young, en la que se decidía un viaje a Montevideo a los efectos de pedir algunas cosas

a algunos Entes estatales, entre ellos AFE, propuse la idea de que se pidiera una Locomotora para poner frente al, ex Banco Comercial. Algunos miembros de la Junta me preguntaron para qué, y Emilia (se necesita decir qué Emilia?) sugirió, medio en broma medio en serio, que fuera del año de la fundación de nuestra ciudad.

La cuestión es que allí fuimos y en AFE nos recibió su Presidente, un hombre joven, gordito, de apellido francés, creo, que no recuerdo. Lo que si recuerdo es el aroma a historia que había en el despacho, y en todo el edificio, en esa belleza desperdiciada que es la Estación Central. Le pedimos pintar el edificio de la Estación de Young, que nos cedieran el galpón donde hoy está CADY (el que estaba abandonado), las planchadas que hoy son canchas de basquetbol y volleybol, y por supuesto una locomotora de las viejas con unos rieles para colocarla. A todo nos dijo que sí, que tenía una relación de años con la ciudad, que iba a una estancia cercana en sus vacaciones, nos habló de su amistad con "Pirulo" Garcén, y nos marchamos encantados.



La Ns 93 es movida hasta su lugar final, sobre una vía provisoria colocada solamente para esto.

Aún recuerdo, con vergüenza, la entrevista que nos realizara TV Cable a Juan (Pavloff) y a mi, caminando por la vía mientras contábamos los logros del viaje a Montevideo. Unos días después llegó la respuesta Oficial de AFE, solo nos daban un riel y debía ser trasladado a nuestro costo. Juan y quién escribe sugirieron a la Junta que le mandáramos, al Directorio de AFE, un frasco de vaselina de un kilo y que el riel .....- No nos animamos a hacerlo por no dejar mal al Intendente, aún me arrepiento de no haberlo hecho.

El Gobierno cambió, dejé la Secretaría en manos de Miguel Porro y con Rúben Rodríguez, en la Intendencia. El tiempo comenzó a sobrarme y hasta leía "El Telégrafo", diario de Paysandú que la Junta recibía de tiempos inmemoriales porque cobraba tarde y nunca, al que quise suprimir pero varios de los viejos funcionarios, que lo adoraban, me convencieron que no lo hiciera. Por suerte.

Un día de esos, aburridote y por pura casualidad, leí que varias locomotoras de las viejas, se iban para desguace a Montevideo. La lamparita se encendió y hablé con Miguel para pedir una, el con el Intendente y el Intendente conmigo para que redactara el petitorio que con gusto presentaría ante AFE.-



Y así terminó, hasta el día de hoy este es el lugar de la Ns 93 en la estación Young. (Fotografía de Marcelo Benoit)

Eso hice (aún conservo el borrador) y, para sorpresa de todos, pocos meses después el pedido estaba concedido y debíamos ir a Paysandú a elegir una.-
Hacia allí partimos con la Sub Directora de Obras Arq. Marianela Levin y el Capataz Gral. Santos Silva (el Tito Dupont) y con la ayuda del funcionario de AFE Parentini, elegimos una, quién de entrada nos advirtió que esa no nos la iban a dar. Aún así se lo propusimos al Sr. Jefe de la Estación quién nos contestó que esa estaba destinada a Paso de los Toros. Con mi "proverbial diplomacia" quise hacer hacerle entender que a esa ciudad no iba nadie, que no se podía comparar con Young (en palabras mas explícitas), pero no hubo caso, tuvimos que conformarnos con la alternativa. Cuando salimos del despacho del Jefe, Parentini me hizo saber que yo era un anormal y que había denostado a la localidad de la cual el Jefe era nativo. Mal comienzo. Pero así y todo la locomotora que nos tocó llegó a nuestra ciudad, con carbonera incluida.-

Para colocarla, en el lugar elegido con la Arq. Levín, quién coincidió con el que yo deseaba y decidió su orientación, hubo mucho trabajo por parte de los funcionarios del ente, había que hacer un desvío y cuando la iban trasladando se salió de las vías y hubo que esperar una máquina especial para ponerla nuevamente sobre ellas.
Luego vino la pintada de negro (antes le habíamos dadoantióxido) y el soldado de todas las partes que se pudieran abrir o sustraer. La "vieja locomotora", como dice la

canción de "mi hermano" el Dr. Jorge Maquieira, está allí, orgullosa, símbolo de progreso y fuerza, preciosa y para mí (claro que no soy objetivo) el más lindo objeto histórico que tiene Young, aunque ya no se la ilumine en las fiestas tradicionales.-

Para finalizar, esto no es una reivindicación de algo que hice, los Presidentes o Secretarios de Juntas (hoy los Alcaldes) no hacen nada solos, muchos intervinieron, no olvidaré nunca la alegría con que trabajaron los funcionarios del ferrocarril ni las veces que vi a Ruben Botta y otros fotógrafos sacando fotos a novios y quinceañeras con "la bestia" como fondo, ni los gurises trepándola y metiéndose en los lugares mas insólitos.-



La 96 en Remesa Salto en mayo de 2001, antes de ser llevada a Artigas (Fotografía de Gunnar Gil)

Una última anécdota. Un día, luego de la primera negativa de AFE, yendo para Colón, por la Av. Garzón ví, en una chatarrería, una pequeña locomotora, esas de trocha angosta, paré y pregunté cuanto valía, me dijeron U$S 8.000 y que andaba perfectamente, que la entregaban con rieles, y ya imaginé un pequeño circuito paralelo a 18 de Julio con vagones para llevar niños y mayores, cobrando una módica suma para desquitar gastos. Fue planteado al Intendente pero como siempre no había plata, lo que era cierto. Algún tiempo después, Mario (Carminatti), quién no olvidaba nada, me preguntó por el lugar donde había visto esa locomotora, que la quería para el Parque Industrial (ex Anglo hoy Patrimonio de la Humanidad), con el motivo de hacer paseos guiados. Me negué a decírselo, era para Young o nada. Hoy no estoy tan seguro de haber estado bien, pero solo por el hecho de que él había nos había realizado mas obras que nadie en la historia de Young, las que no es del caso necesario enumerar.- Como con la mudanza encontré las fotos que pueden ilustrar esta historia me decidí a publicarlo con la esperanza de que les guste.-

10 de enero de 2016.-

PD. Creo que la construcción del desvío para instalar la máquina en el lugar que hoy se encuentra debe ser el último tramo nuevo de vía férrea realizado de muchos años a esta parte, por lo tanto, si es así, lo hace histórico.-

Para 2001, se marcha de Paysandú la penúltima locomotora Clase Ns, se trataba en este caso de la maquina Ns Nº96, la que tendría como destino, terminar tirada como "Monumento" al igual que sus hermanas Nº92 ya en San José, y Nº93 ya en Young, pero en el caso de la Ns 96 esta se marcharía aún más lejos… le esperaba un viaje de 318.9 kms, haciendo de esos 318 kms un total de 120 kilómetros, rodando por las vías desde Paysandú hasta la estación de Salto. Ahí, seria levantada con una grúa, cargada en un camión y preparada para realizar los últimos 205 kms de su recorrido, a bordo de un camión y marchando por la carretera.



La locomotora Nº96 partiendo de Salto, ya arriba de un camión para hacer su último viaje, por carretera, en mayo de 2001 (Fotografía de Jorge L. Manzini)

Su destino era la ex estación Artigas, o mejor dicho, el lugar que alguna vez fue una estación de trenes, pero que desde 1996 había pasado a ser una terminal de ómnibus. En la vereda de enfrente una plaza bastante bien lograda, recuerda el pasado ferroviario de la zona con la colocación en 2001 justamente, de la locomotora a vapor Clase Ns Nº96… La locomotora es acompañada por objetos ferroviarios varios, como ser una marmita, una barrera antigua, una señal de cambio, uno de los carteles de hormigón que daban nombre a la estación e incluso, el tanque de agua que había pertenecido a la estación y fue re alojado ahí.

El 25 de mayo de 2005 la maquina Nº120 fue enganchada por una locomotora Diésel y quitada de su lecho de muerte, sacándola al exterior de la remesa de Paso de los Toros, porque sería enviada ese día a Montevideo a comenzar su nueva vida. Había sido solicitada a AFE por la Asociación Uruguaya Amigos Del Riel para poder realizar una

restauración total de la máquina y volverla a poner en condiciones de marcha, contra todas las suposiciones que se dijeron de aquella abandonada y totalmente oxidada máquina. Cuando el personal de AUAR pasó por la remesa Paso de los Toros a retirar a la locomotora Nº120, le quitó a la maquina Nº101 las dos placas de bronce en forma de arco, que la 101 insólitamente aún conservaba sobre los pasa ruedas delanteros, que expresaban "Beyer Peacock & Co. LTD. Manchester 1907".



Y así terminó su historia, pintada de verde y dejada en una plaza, frente a donde estaba ubicada la antigua estación Artigas, que ahora es una terminal de ómnibus.

La razón para quitarle a la 101 estas dos placas de bronce, fue para poder preservar las mismas y evitar que las terminaran saqueando y vendiendo por Mercado Libre o alguna feria… si bien lo ideal sería que la propia locomotora las conservara, la precariedad de la misma, hacía difícil que con el valor que han tomado estas cosas hoy día, no fueran saqueadas, y una de estas placas, sería utilizada para la Nº120 ya que la 120 al ser reconstruida y vuelta a poner en servicio, sobre la tapa de la caja de humos fue colocada una de las placas ovalada que había pertenecido a la locomotora Clase Ns Nº101 de 1907, por esa razón, tuvo que ser modificado el número a 1910 ya que la 120 es de 1910, no de 1907 como lo era la 101.

Al irse la 120 de Paso de los Toros, la 101 volvió a quedar sola, pero no sería por mucho tiempo, ya que el día 21 de Abril del 2006 y luego de muchos años sin moverse por línea principal, la vieja 101 es sacada de su lecho de muerte y arrastrada hasta la vía principal una vez más, para cumplir su último viaje, de regreso a la capital Montevideo, donde se pretendía que fuera será recuperada para ser expuesta en la vía muerta del ex servicio de la combinación Sayago a Peñarol, a modo de mostrar que ahí, había existido ese servicio, junto a la estación de Peñarol.

La 101 fue arrastrada desde Paso de los Toros a Montevideo, pero como toda cosa vieja, no se tomó en cuenta lubricarla como correspondía, y era evidente que al carecer ella de su sistema de lubricación original, corriendo sin cuidado arrastrada por una locomotora diésel, sus viejos ejes entraron a tomar temperatura y debió ser abandonada en la estación Florida, desenganchándola del tren de carga en el cual viajaba, para que sus ejes pudieran enfriarse, y retomar el viaje otro día. Finalmente, la 101, o lo que quedaba de ella, logro llegar a Montevideo el día 28 de Abril del 2006 quedando depositada en Peñarol aproximadamente en el mismo lugar a donde muchos años antes, había sido desguazada su hermana, la Ns 105.

El proyecto de restaurar a la Ns 101 fracasó y la maquina simplemente quedó abandonada en Peñarol; afortunadamente, y gracias a un error por una solicitud de ingreso de otra locomotora (la B15) a la ex carpintería de Peñarol, por parte del CEFU, los operarios de AFE confundieron la caldera de la B15 con la locomotora Nº101 y esta última, fue quitada de la vía donde se encontraba, y fue conducida "Por error" adentro de la Carpintería de Peñarol… y desde ese entonces ahí quedó, abandonada sí, pero al menos, bajo techo hasta la actualidad…



Placa aparentemente original, dela locomotora Clase Ns Nº88, preservada por CEFU. Aquí, colocada sobre la locomotora Clase N3 Nº119 (Fotografía de Fabián Iglesias)

Por último, y para aclarar que fue lo que ocurrió con la única locomotora Clase Ns que permaneció en Paysandú a pesar de que hubo intenciones de llevársela… la Ns 88 permanecería desde 1988 hasta 2010 adentro de los talleres, abandonada, entre vagones viejos, pero ahí, cuidada… esta máquina a diferencia de las demás, fue la que se llevó la mejor parte si vamos al caso, y es que, en junio del año 2010 un grupo de ferroviarios del taller Paysandú decidió de forma honoraria restaurar a la locomotora.

Evidentemente no contaban con el presupuesto para poder volverla a poner en condiciones de operación, pero si para lograr sacarle ese aspecto de abandono que tenía, y así se logró, devolverle sus días de gloria, siendo lijada totalmente, pintada con vivos colores negros rojos y blancos, re instalados todos los accesorios que le habían sido

quitados, entre ellos sus placas de identificación, y colocando luego a la máquina, en una vía que pasaba por la parte posterior de la estación Paysandú a donde esta hasta hoy día. Si bien es cierto que no se encuentra operativa, su estado de conservación es ejemplar, y la maquina no solo estaba bastante entera, sino que goza de muy buena salud, a pesar de tener unos nada despreciables más de 110 años de vida.



La Ns 88 actualmente, luego de ser recuperada estéticamente por los ferroviarios de Paysandú (Fotografía de Fabián Iglesias)

Actualidad:

Existieron en los primeros años de la década del 2000 algunos proyectos de parte de instituciones privadas, para poder volver a la vida a una de las 5 máquinas Ns que aún existen, la candidata más fuerte para este hecho fue la Ns Nº88, ya que si bien no es la mejor conservada en la parte técnica, si es la única que esta se podría decir “cerca de las vías” y con claras posibilidades de ser recuperada, sin embargo, el plan de regresarla a Montevideo fracasó y en consecuencia fue que los propios ferroviarios del ex taller Midland (Taller Paysandú) decidieron recuperarla estéticamente y alojarla en la vía posterior de la estación Paysandú.

La única Ns que se encuentra sobre las vías y que está conectada a la red de AFE, es la Ns 101, pero su estado de depredación es tal que sería impensable recuperarla, literalmente lo que queda de ella es una parte de la locomotora, y sus ruedas están demasiado finas; básicamente, es valioso que se la preserve pero casi imposible pensar en recuperarla.

La Ns 88 es una máquina que goza de muy buena salud, porque a pesar de que se encuentra ubicada fuera de un taller, es celosamente cuidada por los ferroviarios de Paysandú y el público en general; tal vez no funcione pero su brilloso color negro, con detalles en rojo, lo completa que se encuentra y la cultura de los vecinos del lugar,

hacen que la maquina no solo llame poderosamente la atención sino que además, este muy cuidada y elegante. En 2017, por propia iniciativa de algunos de los mismos ferroviarios que se encargaron de forma voluntaria de recuperar dicha locomotora, en una oficina ubicada dentro del predio del taller de Paysandú, frente al edificio de la estación, comenzó a gestarse un sorprendente museo ferroviario del litoral del país, y dada la proximidad de la locomotora Clase Ns Nº88, la misma pasó de ser un monumento de la estación, a ser parte de dicho museo y del proyecto en general.



Una triste vista aérea de la Ns 92 actualmente… abandonada en un lugar que nada tiene que ver con su glorioso pasado…

Pero hay algo que llama la atención de esto; y es referente a las placas de esta máquina; la locomotora Ns Nº88 cuenta con todas sus placas de bronce identificatorias colocadas, pero lo que llama la atención es que en el Circulo de Estudios Ferroviarios del Uruguay (CEFU), en el museo que dicha institución gestiona en la estación Peñarol en Montevideo, existe una placa que también habría pertenecido a la locomotora Nº88, o al menos parece ser original. ¿Sería que el Central en algún momento fabricó placas extra para algunas locomotoras? Y hablando de placas, en el CEFU también existió en una época una de las placas de la locomotora Clase Ns Nº101, lamentablemente, dicha placa se perdió en algún momento y hoy día se desconoce su paradero… en otra parte, el propio Museo Midland de Paysandú, preserva, además de la locomotora Clase Ns Nº88, dos de las placas de la locomotora Ns Nº100 además de una fotografía original de la locomotora Nº106 en 1954 justamente en la Remesa Paysandú.

Como curiosidad, la empresa de buses de Paysandú conocida como COPAY (Anteriormente llamada ERSA, hasta que parte de esta fue absorbida por ONDA y los antiguos miembros crearon una cooperativa y de ahí su nombre Co Pay) en 2014 importó nuevos ómnibus para servicios de larga distancia, y en el ploteo de algunos de ellos… aparecía la locomotora Clase Ns Nº93 aparcada en Young y el cartel nomenclador de la Estación Young… así que de alguna forma la Ns 93 salió a bordo de una flota de ómnibus, a recorrer parte del país..



Irónicamente, ahora la Ns Nº93 viaja en modo de foto, a lo largo del Uruguay en algunos de los ómnibus de la flota de la empresa Sanduncera COPAY.

Los tiempos en los cuales las Clase N recorrían el país de forma elegante y como un símbolo de progreso, quedaron muy muy atrás y en el caso de las 5 máquinas de esta clase que supo tener 21 ejemplares, solo quedan como recuerdos muertos de un pasado muy lejano. Sin embargo, es interesante destacar que si de una cantidad de 19 locomotoras de vapor que sobreviven en el Uruguay, 5 de esas 19 son máquinas clase Ns, y otras tres con máquinas Clase N3, da una idea bastante clara de que fueron sin lugar a dudas, la espina dorsal de los ferrocarriles Uruguayos e incluso en el abandono… nunca serán olvidadas.

Fabián Iglesias – Archivo del Transporte Uruguayo



RESUMEN FINAL:

88 – Aun en funcionamiento en Queguay en Noviembre 1988. Actualmente como monumento frente a los talleres Paysandú

89 – Retirada del Inventario en 1982, se desconocen causas.

90 – A diciembre de 1977 figuraba como Activa. Retirada del Inventario en 1982, se desconocen causas.

91 – Retirada del Inventario el día 31 de Diciembre de 1961, se desconocen causas.

92 – Aun en funcionamiento en Paysandú en Octubre 1985. Retirada de servicio por destrucción del hogar de la caldera. En 1998 llevada a San José a donde esta actualmente como monumento en el Parque Rodó de la Ciudad de San José

93 – Aun en funcionamiento en Paysandú el 19 de mayo de 1989. Retirada de servicio por destrucción del hogar de la caldera. En 1998 llevada a San José a donde está actualmente como monumento en una plaza contigua a la estación Young.

94 – Retirada del Inventario el día 31 de Diciembre de 1961, se desconocen causas.

95 – Retirada del Inventario en 1977, se desconocen causas.

96 – Retirada de Servicio por RD 787/89 del 3/10/89. Actualmente como monumento frente a la ex estación Artigas.

97 – Retirada del Inventario en 1983, por ruptura de la caja de humos. En 1985 aún existía y figuraba como “Operable en Paysandú 1985”, fue desguazada en 1986.

98 – Aun operativa en Junio 1968, dada de baja en 1977, por causas desconocidas.

99 – Retirada del Inventario el día 31 de Diciembre de 1963, se desconocen causas.

100 – Retirada del Inventario el día 14 de Abril de 1969, se desconocen causas.

101 – Retirada del Inventario el día 31 de Diciembre de 1968. En Abril de 1977 como caldera fija en Paso de los Toros, funcionó como tal hasta principios de los 90. Actualmente abandonada y totalmente depredada, dentro de la ex carpintería de Peñarol.

102 – Retirada del Inventario el día 9 de noviembre de 1960, se desconocen causas. Terminó sus días abandonada en Durazno, en 1969 se encontraba aun ahí.

103 – El 09 de marzo de 1951 a caldera fija en Paysandú, Retirada del Inventario en 1977, se desconoce si estaba operativa como locomotora o ya abandonada luego de ser caldera fija.

104 – En Abril de 1977 operativa en Salto, dada de baja en 1981, se desconocen causas.

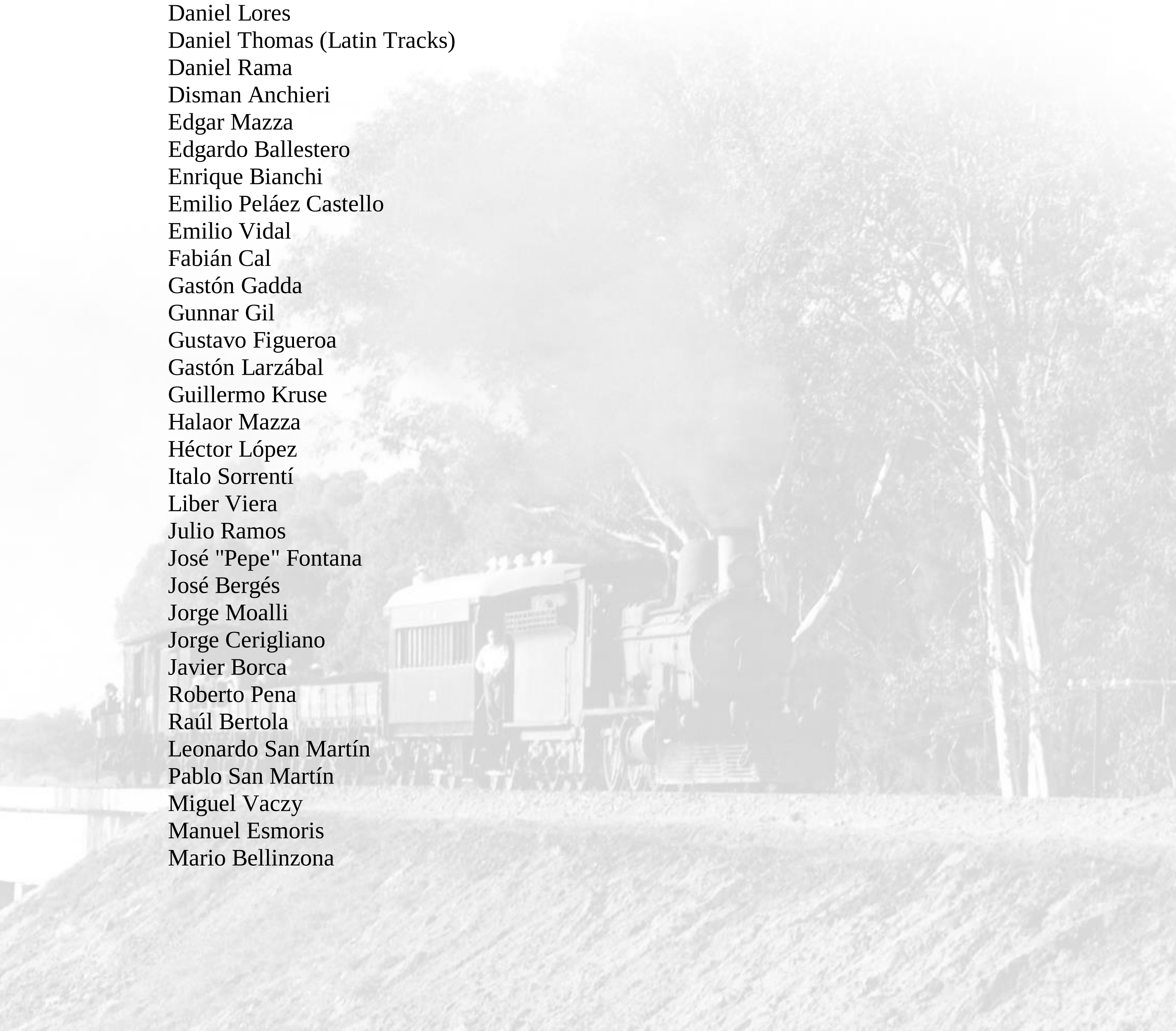
105 – Dada de baja en 1978, en noviembre de 1988 como caldera fija en Salto, Desguazada en Peñarol en Octubre de 1992.

106 – Retirada del Inventario el día 31 de Diciembre de 1963, se desconocen causas.

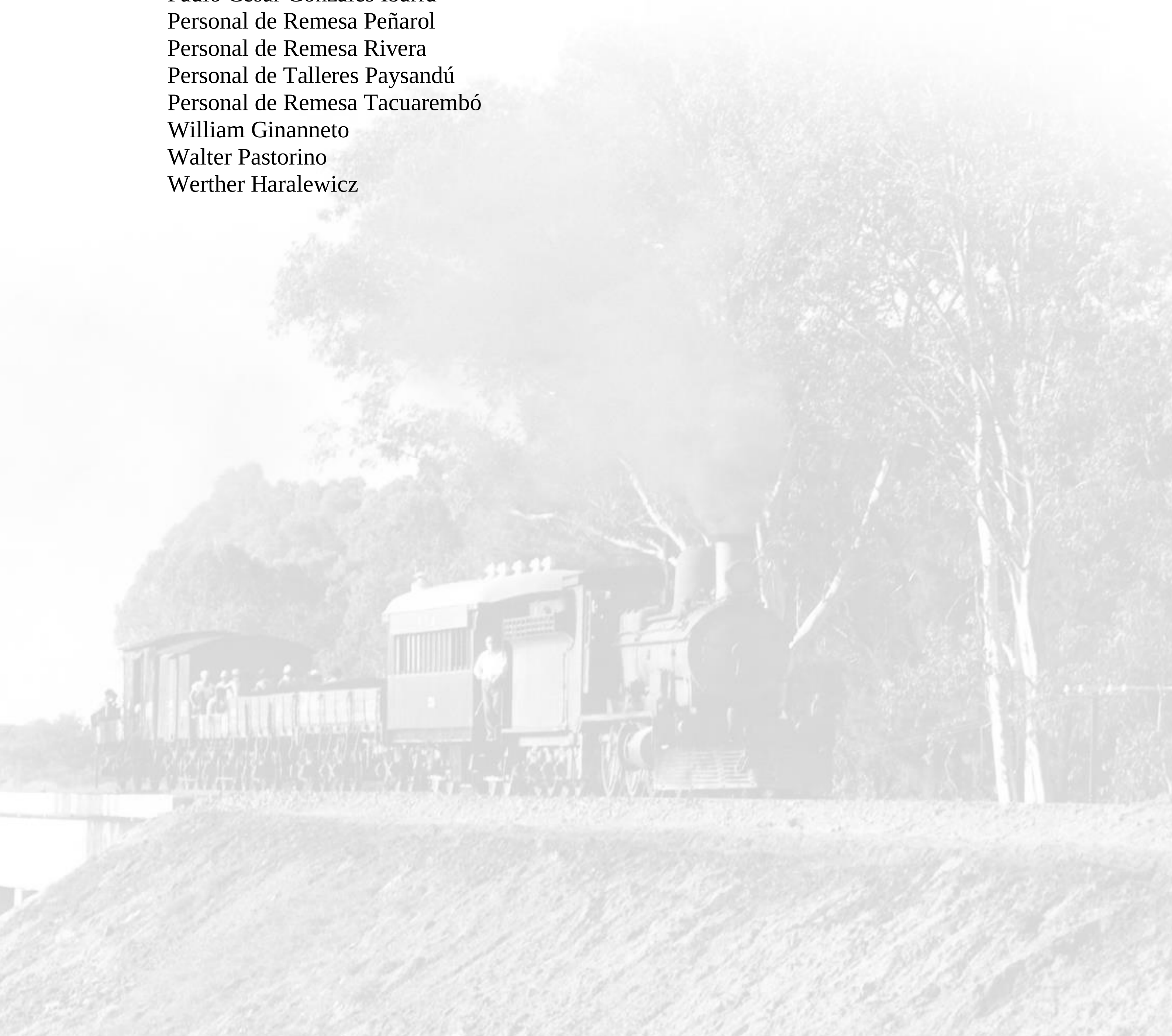
107 – Retirada del Inventario el día 9 de noviembre de 1960, se desconocen causas.

108 – Retirada del Inventario el día 31 de diciembre de 1960, se desconocen causas.

Agradecimientos Especiales:
Alejandro Pereira Larrosa (FAU)
Álvaro Rodríguez
Alvaro Cattaneo
Alfredo Giacobbe
Alberto Kaselis
Alain Furest
Amador Iannino
Daniel Lores
Daniel Thomas (Latin Tracks)
Daniel Rama
Disman Anchieri
Edgar Mazza
Edgardo Ballestero
Enrique Bianchi
Emilio Peláez Castello
Emilio Vidal
Fabián Cal
Gastón Gadda
Gunnar Gil
Gustavo Figueroa
Gastón Larzábal
Guillermo Kruse
Halaor Mazza
Héctor López
Italo Sorrentí
Liber Viera
Julio Ramos
José "Pepe" Fontana
José Bergés
Jorge Moalli
Jorge Cerigliano
Javier Borca
Roberto Pena
Raúl Bertola
Leonardo San Martín
Pablo San Martín
Miguel Vaczy
Manuel Esmoris
Mario Bellinzona



Marcelo Benoit
Milka Pérez
Mario Marotti
Mario Pienovi
Oscar Bagnasco
Pablo De Vita
Raul Bertola
Richard Evers Diez Sosa
Richard Leal
Rodolfo Fontela
Rómulo Guerrini
Sergio Ottonello
Sebastián Iglesias
Tabaré Bordach
"Perro" Piris
Pablo De Vita
Paulo Gonzales
Paulo Cesar Gonzáles Ibarra
Personal de Remesa Peñarol
Personal de Remesa Rivera
Personal de Talleres Paysandú
Personal de Remesa Tacuarembó
William Ginanneto
Walter Pastorino
Werther Haralewicz





Vea a las Locomotora Clase B1 de Uruguay en funcionamiento, en los siguientes videos:

https://www.youtube.com/watch?v=S8wb-ggAjDE
Locomotora Clase Ns Nº93 y Ns Nº96 en Paysandú (1989, Pablo De Vita)

https://www.youtube.com/watch?v=nvvzWwcj5Do
Locomotora Clase Ns Nº93 en Paysandú (1989, Pablo De Vita)

https://www.youtube.com/watch?v=jl2O39qDyhk
Remesa Paso de los Toros, Locomotoras Clase Ns Nº101 y N3 Nº120 2005, Marcelo Benoit

LOCOMOTORAS CLASE N (2-6-0)

BEYER PEACOCK & CO., GORTON FOUNDRY, MANCHESTER. (1906 - 1907)

Versión 1.0

- Actualizada al día 8 de junio de 2019 -

Imagen de Portada, locomotora Nº103 en Paso de los Toros, con Fono-Eléctrica
Imagen de Fondo, Locomotora Nº97 sobre Arroyo San Antonio Rumbo a Salto.

Contacto: atuproducciones@gmail.com

YOUTUBE :
http://www.youtube.com/user/metalifabio
http://www.youtube.com/user/atubusuy

FACEBOOK:
http://www.facebook.com/#!/profile.php?id=1840672675

ARCHIVO DEL TRANSPORTE URUGUAYO